

KONINKRIJK BELGIË

BEHEER

VAN HET

ZEEWEZEN



ZEESCHELDE

Reglementen van Politie voor de Scheepvaart

5 frank

INHOUDSTAFEL

	Bladz.
Koninklijk besluit van 10 September 1930 houdende herziening van het politiereglement voor de scheepvaart op het gedeelte der Zeeschelde, begrepen tusschen een op één kilometer boven de kaaien van Antwerpen gelegen punt en de Nederlandsche grens	1 tot 9
Reglement betreffende de scheepvaart op de Schelde van af één kilometer boven het zuidelijk uiteinde der kaaien van Antwerpen tot aan de Nederlandsche grens (K. B. van 27 September 1926)	10 tot 32
Koninklijk besluit van 10 October 1905 waarbij het voeren van een bijzonder sein opgelegd is aan de vaartuigen die, in de reede Antwerpen, met den stroom afdrijven om zich naar de dokken of aan kaai te begeven	33
Koninklijk besluit van 10 September 1930 houdende uitbreiding der reede Antwerpen	34 tot 37
20 Mei 1843. Reglement ter uitvoering van artikel 9 van het tractaat van 19 April 1839, betreffende de uitoefening van het recht der visscherij en van den vischandhandel (uittreksel)	38 tot 40
Wet van 5 Juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de zeevisscherij (uittreksel)	41

BEHEER VAN ZEEWEZEN.

Koninklijk besluit houdende herziening van het politie-reglement voor de scheepvaart op het gedeelte der Zeeschelde, begrepen tusschen een op één kilometer boven de kaaien van Antwerpen gelegen punt en de Nederlandsche grens. (Koninklijk besluit van 24 Augustus 1892.)

ALBERT, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Gezien het koninklijk besluit van 24 Augustus 1892 houdende reglement van politie voor het gedeelte der Zeeschelde begrepen tusschen het Melkhuis (begin, stroomopwaarts, van de reede van Antwerpen) en de Nederlandsche grens;

Gezien het koninklijk besluit van 10 October 1905 tot bepaling van het begin, stroomopwaarts, van de reede van Antwerpen;

Op voorstel van Onzen Minister van Verkeerswezen, van Onzen Minister van Openbare Werken, van Onzen Minister van Binnenslandsche Zaken en Volksgezondheid en van Onzen Minister van Financiën,

Wij hebben besloten en Wij besluiten :

Met ingang van 1 October 1930, zijn de vroegere koninklijke besluiten betreffende de politie van de scheepvaart op het gedeelte der Zeeschelde, begrepen tusschen een op één kilometer boven de kaaien van Antwerpen gelegen punt en de Nederlandsche grens, ingetrokken en voor hetzelfde gedeelte van den stroom vervangen door het volgend reglement :

Verklaring.

Artikel 1. In dit reglement worden verstaan onder :

a) « Vaartuig » : alle bodem, schip, schuit, boot, vlot, drijvend tuig, met inbegrip van alle watervliegtuig, gebezigd voor de zee-, rivier- of kanaalvaart;

b) « Kapitein » : alle persoon belast met het besturen van het vaartuig, alsmede alle persoon die eerstgenoemde vervangt;

c) « Bedienden van het beheer », « scheepvaartbedienden » en « bedienden belast met de bewaking van den stroom », de ambtenaars en bedienden aangewezen onder 1° en 3° van artikel 26 van dit reglement.

Voorwaarden om te mogen varen.

Art. 2. De zeeschepen dragen op den achterstevan, in duidelijke letters, hun naam en dien van de thuishaven.

Liggen, laden, lossen, haven.

Art. 3. Indien in de havens, de vaartuigen op verscheidene rijen geschikt zijn, moeten die welke het dichtsbij den oever liggen dienen voor het verkeer tusschen de kaai en de vaartuigen die verder liggen.

Nochtans mag het laden of lossen op deze wijze niet geschieden, uitgezonderd in het geval voorzien bij artikel 10.

Art. 4. Stilligende vaartuigen, vlottreinen of vlotten moeten dag en nacht bewaakt worden.

Art. 5. Vlottreinen en vlotten mogen in de havens niet blijven liggen.

Binnen acht en veertig uren na hun aankomst ter plaats van bestemming, worden ze losgemaakt en aan wal getrokken, behalve mits bijzondere toelating van het bevoegd hoofd van den administratieven dienst. Deze verrichtingen geschieden zonder dat de scheepvaart er door gehinderd wordt.

Gezonken of vastgeloopen vaartuigen.

Art. 6. A. De eigenaar of de kapitein van een onverschillig op welke wijze en uit welke oorzaak vastgeloopen of gezonken vaartuig, moet onmiddellijk na het ongeval :

1° Kennis geven van het feit, langs den kortsten weg, aan den dichtsbij zijnden bediende van de scheepvaart, de zeepolitie, den loodsdienst of den dienst tot onderhoud van den vaarweg, alsmede aan den naburigen tolpost;

2° Het vastgeloopen of gezonken vaartuig door middel van seinen aanwijzen zooals voorgeschreven is bij artikel 19 van het koninklijk besluit van 26 September 1926, tot regeling van de scheepvaart op het gedeelte der Zeeschelde aangewezen in de inleiding van dit besluit.

(Art. 19 van het koninklijk besluit van 26 September 1926, *de* bladz. 18.)

Hetzelfde geldt voor elk wrak of gezonken voorwerp dat gevaar of belemmering voor de scheepvaart kan doen ontstaan.

B. De eigenaar of kapitein van een vaartuig, dat onder de in het laatste lid van vorenstaande letter A bepaalde voorwaarden vastgeloopen of gezonken is, en de eigenaar van het wrak of het gezonken voorwerp moeten deze vlot brengen en het vaarwater vrij maken binnen den door den bevoegden dienst of ambtenaar gestelden termijn.

C. Indien de eigenaar of de kapitein het vastgeloopen of gezonken vaartuig of het wrak niet heeft aangewezen door middel van de voorgeschreven seinen of indien hij het vaartuig niet vlot gebracht, het wrak niet gelicht of het vaarwater niet vrij gemaakt heeft binnen de hem overeenkomstig voorgaande letter aangewezen termijnen, benevens in geval van hoogdringendheid, waarover de bevoegde administratieve dienst alléén oordeelt, of wanneer de eigenaar en de

kapitein onbekend zijn, kan de overste van voormelden dienst ambtshalve het vastgeloopen of gezonken vaartuig of voorwerp op kosten en risico van den eigenaar of den kapitein van seinen doen voorzien, doen vlot brengen, lichten of vernielen, alsmede elken maatregel treffen die noodig geacht wordt voor de veiligheid of de vrijheid van de scheepvaart, de vrijwaring van het regime of de instandhouding van het vaarwater.

Van alle aldus gelicht materieel of voorwerp wordt een inventaris opgemaakt.

D. De eigenaar of de kapitein moeten aan den Staat alle sommen terugbetalen welke deze voorgesloten heeft voor de uitvoering van de overeenkomstig voorgaande letter ambtshalve getroffen maatregelen; het bedrag van die voorschotten wordt bepaald door een staat, echt verklaard door het hoofd van den bevoegden administratieven dienst.

E. Het hoofd van den bevoegden administratieven dienst kan vóór de uitvoering van de ambtshalve getroffen maatregelen eischen dat de eigenaar of de kapitein de tot dekking van de kosten dier uitvoering noodig geachte som in bewaring geeft. Het in bewaring geven van die som kan, zonder kosten voor dien dienst, vervangen worden door het stellen van een borg, dien hij toereikend oordeelt.

F. Is de in bewaring gegeven som of de borg ontoereikend, dan worden het geredde vaartuig, dezès overblijfselen en de opgehaalde en geredde voorwerpen genomen als pand voor de gezamenlijke door het beheer voorgesloten kosten. Dit laatste beveelt den verkoop tot beloop van het bedrag zijner voorschotten of van het bedrag er van dat niet gedekt is door de in bewaring gegeven som of den borg. De niet verkochte overblijfselen en voorwerpen blijven ter beschikking van de rechthebbenden.

G. Indien het vaartuig, de overblijfselen er van of de opgehaalde voorwerpen door den eigenaar of den kapitein niet worden in ontvangst genomen of indien de eigenaar en de kapitein onbekend zijn, doet de bevoegde administratieve dienst die overblijfselen of voorwerpen verkoopen, na aan dien verkoop de onder deze letter voorziene publiciteit te hebben gegeven, en wordt de opbrengst van den verkoop in de consignatiekas gestort ten name van den betrokken eigenaar, zoo deze gekend is, of van hem die van zijn rechten zal doen blijken, alles na aftrek van het bedrag der onder letter F bedoelde voorschotten.

Het beheer bemoeit zich niet met het verdeelen onder belanghebbenden van de aldus geconsigneerde sommen. Biedt zich geen enkel kooper aan, dan beschikt het beheer over het vaartuig, de opgehaalde overblijfselen of voorwerpen of vernielt ze op kosten van de betrokken eigenaars.

Wanneer de eigenaar en de kapitein onbekend zijn, laat het hoofd van den bevoegden administratieven dienst, in twee der meest verspreide nieuwsbladen van de plaats en met vijftien dagen tusschentijd, van de verrichte redding twee kennisgevingen verschijnen, met opgave van de kenmerken en kentekens van die goederen en het verzoek tot elken persoon, die er aanspraak op maakt, gericht om zijn vordering in te dienen binnen de dertig dagen te rekenen van

den datum van verschijning van de laatste kennisgeving. Na verstrijking van dien termijn beschikt het beheer over het vaartuig, de overblijfselen of de opgehaalde voorwerpen, zooals hiervoren aangewezen is.

H. Het gered vaartuig, de overblijfselen er van en de opgehaalde en geredde voorwerpen worden onder de bewaking van den toldienst gesteld, op de plaats welke deze aanwijst. De verkoop er van, door het bevoegd beheer, geschiedt onder voorwaarde dat de tolformaliteiten voor de aangifte, het onderzoek en het betalen van de in voorkomend geval verschuldigde rechten en taksen vervuld worden vóór alle weghaling of inbezitneming door belanghebbenden.

Art. 7. Vorenstaande bepalingen zijn toepasselijk op de lading van het gezonken vaartuig.

Vaartuigen die een geregelden dienst onderhouden.

Art. 8. Wordt als geregelde dienst beschouwd, de dienst van vaartuigen die op vastgestelde dagen en uren vertrekken en aankomen, en enkel in bepaalde havens aanleggen.

Art. 9. Elk vaartuig, dat passagiers vervoert, moet in het bezit zijn van een door den zeevaartinspectiedienst afgeleverd geldig bewijs van deugdelijkheid.

Art. 10. Het in- en ontschepen van reizigers, behalve in de schutkolken en op de plaatsen waar trappen aanwezig zijn, geschiedt door middel van beweegbare brugjes, aan weerszijden van leuningen voorzien. Wanneer een vaartuig van een geregelden dienst niet rechtstreeks tegen den steiger kan aanleggen, omdat er reeds een ander vaartuig tegen ligt, dient dit laatste tot het aan wal komen of inschepen der reizigers en koopwaren van of voor het laatst aangekomen vaartuig. De overgang van het een vaartuig naar het ander geschiedt door middel van een brugje.

Art. 11. De uren van vertrek en van aankomst worden aangeplakt aan de aanlegplaatsen.

Vaartuigen met mechanische beweegkracht.

Art. 12. De eigenaars en schippers der nationale vaartuigen met mechanische beweegkracht moeten zich voegen naar de reglementen betreffende de politie der stoomtuigen.

Art. 13. De grootste inzinking der binnenvaartuigen met mechanische beweegkracht wordt, op aanwijzing der experten-scheepsmeter, in een levendige kleur op de wanden van het vaartuig gemerkt en behouden.

Het vervullen dezer formaliteit wordt vastgesteld bij een in tweevoud opgemaakt proces-verbaal.

Een exemplaar er van wordt ter hand gesteld aan den kapitein, die gehouden is het op elke vordering van de scheepvaartbedienden te vertoonen.

Het is verboden het vaartuig zóó te laden, dat de diepgangslijn onder water komt.

Werken in uitvoering.

Art. 14. De op den stroom of langs zijn oevers in uitvoering zijnde werken worden aangeduid, bij dag, met roode vlaggen en, 's nachts, met roode lichten, waarboven groene lichten, die op een afstand van ten minste één zeemijl (1,800 meter) zichtbaar zijn.

Metten van de vaartuigen.

Art. 15. De binnenvaartuigen kunnen te Antwerpen gemeten worden.

Vervoer van buskruit en andere gevaarlijke stoffen.

Art. 16. Het vervoer van buskruit en andere gevaarlijke stoffen is geregeld bij bijzondere reglementen.

Instandhouding van den vaarweg en van dezès aanhoorigheden.

Art. 17. De gronden, waarop een dienstbaarheid van jaagpad bestaat, zijn onderworpen aan de voorschriften van artikel 7, titel XXVIII, der verordening van 13 Augustus 1669.

De eigenaars van de aan bevaarbare rivieren grenzende erven moeten langsheen de oevers een open ruimte van ten minste vier en twintig voet breedte laten om te dienen als koninklijke weg en als jaagpad, zonder dat zij boomen mogen planten of afsluitingen of hagen mogen aanbrengen op minder dan dertig voet van den oever langs welken de vaartuigen gejaagd worden, en op minder dan tien voet van den anderen oever, op straf van vijfhonderd pond boete, verbeurdverklaring van de boomen, en als overtreders gedwongen te worden de wegen op hun kosten te herstellen en weder in de vroegeren staat te brengen.

(Vertaling van artikel 7 van titel XXVIII van de verordening van 13 Augustus 1669, houdende algemeen reglement voor de waters en bosschen.)

De eigenaars en huurders van aan den stroom grenzende goederen moeten, opdat het jaagpad onafgebroken zou doorloopen, over de grachten, krek en afvoer- of bevoeiïngsreppels die voor hen gemaakt zijn en in den stroom uitloopen, voetbrugjes van behoorlijke breedte, ten minste 0^m45, leggen en in goeden staat onderhouden; die brugjes hebben aan de landzijde een wit geschilderde leuning.

Art. 18. Het is verboden, zonder bijzondere toelating, eenig werk uit te voeren, beplantingen aan te brengen, iets te graven of iets te storten in het bed van den stroom, op dezès oevers en andere aanhoorigheden.

Het stapelen van koopwaren mag tijdelijk en voor korten duur op de aanhoorigheden van den stroom toegelaten worden, mits behoorlijke en beperkende vergunning van het hoofd van den bevoegden administratieven dienst.

Het is in alle geval verboden op de kaaien en oevers eenige belemmering te veroorzaken voor het verkeer op het jaagpad en op het voetpad.

Art. 19. Het is verboden :

1° Rechtstreeks of onrechtstreeks het water van den stroom af te leiden;

2° Het bed of de aanhoorigheden er van te beschadigen;

3° De zintels uit de vuurhaarden in het water te werpen; die zintels moeten tot op de plaats van bestemming behouden en op elke vordering der bedienden van het beheer vertoond worden;

In het bed of in de grachten of greppels die er van afhangen, iets te werpen, te laten vloten of afloopen dat den bodem zou kunnen verhoogen, de scheepvaart belemmeren, den vrijen waterafloop hinderen of het water bederven of bevuilen;

4° Het verkeer op de jaagpaden, dijken of vrije oevers eenigerwijze te hinderen, en touwen vast te maken aan boomen, leuningën, palen der electrische lijnen, kilometerpalen, enz.

Art. 20. Zonder toelating van den bevoegden Minister is het verboden :

1° Met paarden die niet voor den jaagdienst gebruikt worden of met voertuigen te rijden op de dijken en jaagpaden die geen openbare wegen zijn;

2° Op de aanhoorigheden van den stroom gelijk welk vee te laten loopen of grazen, en

3° Het genot van dienstbaarheid van jaagpad te belemmeren.

Paarden en vee, zonder wachters bevonden, worden geschut op kosten van de overtreders.

De verbodsbepalingen van dit artikel zijn niet toepasselijk op de aangelanden, die op hun goederen alle rechten behouden, welke met de dienstbaarheid van jaagpad en voetpad vereenigbaar zijn.

Art. 21. Wanneer ijsgang op handen is of overstroming dreigt, moeten al de voorwerpen, die meegesleept kunnen worden of ongevallen kunnen veroorzaken, door de betrokken aangelanden onmiddellijk verwijderd worden, zooniet, blijven dezen voor alles verantwoordelijk.

Art. 22. De watervanginrichtingen moeten in goeden staat onderhouden worden; de schuiven moeten goed dicht sluiten en, bij waterschaarschte, wateraanwas of ijsgang, moeten zij bediend worden volgens de bevelen der bedienden van den bevoegden administratieven dienst.

Art. 23. Ieder kapitein die zich met zijn vaartuig begeeft in wateren, welke niet hetzij bij de reglementen, hetzij door betonning voor de scheepvaart zijn aangewezen, doet zulks op eigen risico, onverminderd het bepaalde bij artikelen 6 en 25 van dit besluit.

Art. 24. Onverminderd de straffen, gesteld bij artikel 25 van dit reglement, zijn de eigenaars en kapiteins van de vaartuigen en gelijk welke gebruikers van den stroom of dezès aanhoorigheden verantwoordelijk tegenover den Staat voor alle door hen aan den stroom, aan dezès aanhoorigheden en aan de kunstwerken toegebrachte schade.

Evenwel, zijn de eigenaars of kapiteins van vaartuigen die binnenscheepen sleepen, tegenover den Staat verantwoordelijk voor alle averij en schade aan den stroom, aan dezès aanhoorigheden en aan de kunstwerken toegebracht door gelijk welk schip van den sleep. Wordt de sleep door verschillende sleepbooten getrokken, dan zijn deze ieder hoofdelijk aansprakelijk tegenover den Staat. Daarentegen, zijn de eigenaars of kapiteins van zeescheepen tegenover den Staat verantwoordelijk voor averij en schade, toegebracht aan den stroom, aan dezès aanhoorigheden of aan de kunstwerken door de sleepbooten die de zeescheepen sleepen of hulp verleenē.

De averij en schade aan den stroom, aan dezès aanhoorigheden en aan de kunstwerken wordt door den bevoegden administratieven dienst hersteld op kosten van de gebruikers, die naar luid van vorenstaande bepalingen daarvoor verantwoordelijk zijn. Het bedrag van de voor die herstelling door den Staat uitgegeven som wordt met 10 t. h. verhoogd voor algemeene administratiekosten, zonder dat deze verhooging minder dan 10 frank mag beloope.

De verantwoordelijke gebruikers zijn verplicht een borgtocht te leveren ten genoegen van het bestuur of onmiddellijk, hetzij in handen van den bediende die de schade heeft vastgesteld, hetzij in handen van den door hem aangewezen Staatskassier, de som te consigneeē, die noodig geacht wordt om den Staat voor zijn uitgaven en kosten te dekken. Bij weigering worden de straffen uit artikel 25 hierna toegepast.

Vreest men dat een schip, welk averij veroorzaakt heeft, het land zal verlaten voordat voormelde waarborgen zijn gegeven, dan doet de bevoegde ambtenaar of bediende dat vaartuig aan den ketting leggen.

Straffen, ambtshalve te treffen maatregelen, processen-verbaal.

Art. 25. Elke overtreding van dit reglement, elke weigering te voldoen aan een reglementair bevel gegeven door een der in het volgend artikel vermelde bedienden, wordt gestraft volgens artikel 1 van de wet van 6 Maart 1818.

(Art. 1 van de wet van 6 Maart 1818.)

De overtredingen tegen de bepalingen, vastgesteld bij de algemeene maatregelen of reglementen van inwendig bestuur van den Staat, bij artikel 73 der grondwet vermeld, op welke geen straffen bij de wetten, zijn, of zullen worden vastgesteld, zullen door de rechtbanken, naar gelang van den aard van het onderwerp, van de zwaarte van de overtreding, en de daarbij plaats gehad hebbende omstandigheden, worden gestraft met een boete van ten minste tien en ten hoogste honderd gulden, of een gevangenis van ten minste één en ten langste veertien dagen, of met boete en gevangenis te zamen, mits binnen de evengenoemde beperkingen respectievelijk begrepen zijnde.

Art. 26. Zijn bijzonder belast met de uitvoering van dit reglement en van de bijzondere reglementen :

1° De ingenieurs en conducteurs van Bruggen en Wegen, alsmede de bedienden aangesteld voor de bewaking en de politie van de aanhoorigheden van den stroom;

2° De controleur en de bedienden, bijzonder belast met het innen van de scheepvaartrechten;

3° De ambtenaars van het Beheer van het Zeewezen;

4° De nationale gendarmerie.

5° De ambtenaars belast met de gemeentepolitie in de gemeenten doorsneden door of gelegen langs den stroom.

Art. 27. *A.* Wanneer een vaartuig op onvoldoende wijze gemeerd is of zoodanig ligt dat het de doorvaart hindert en, in algemeenen regel, telkens als het noodig is de vrijheid of de veiligheid van de scheepvaart te verzekeren, den afloop van het water te vergemakkelijken of de belangen van den stroom te vrijwaren, zijn de betrokken ambtenaars en bedienden er toe gemachtigd aan de eigenaars en kapiteins die maatregelen voor te schrijven welke zij noodig achten, zelfs dan wanneer ze niet bij de reglementen voorzien zijn.

De eigenaars of kapiteins moeten de aldus gegeven bevelen onmiddellijk opvolgen. Doen zij dit niet of zijn zij afwezig, dan kunnen de voorgeschreven maatregelen ambtshalve worden uitgevoerd op hun kosten en risico. De staat van die kosten wordt nagezien en afgesloten door het hoofd van den bevoegden administratieven dienst; het bedrag er van wordt met 10 t. h. verhoogd, met minimum van 10 frank, zooals bij vorenstaand artikel 24 is voorgeschreven.

B. De overste van den loodsdienst en dezes bedienden kunnen de afvaart van om het even welk vaartuig of het scheepsverkeer op al of een gedeelte van de in dit reglement bedoelde wateren verbieden of tijdelijk schorsen, wanneer door het slecht weder ongevallen kunnen veroorzaakt worden.

Art. 28. *A.* Wanneer een vaartuig gezonken is of dreigt te zinken, wanneer het op onvoldoende wijze gemeerd is of derwijze ligt dat het gevaar oplevert voor de kunstwerken, zijn de ambtenaars en bedienden van de zeediensten der Schelde er toe gemachtigd aan de kapiteins die maatregelen voor te schrijven, welke zij noodig achten, zelfs dan wanneer ze niet bij dit reglement voorzien zijn.

B. De kapiteins moeten de aldus gegeven bevelen onmiddellijk opvolgen. Doen zij dit niet of zijn zij afwezig, dan kunnen de voorgeschreven maatregelen ambtshalve en op hun kosten worden uitgevoerd.

De staat van die kosten wordt nagezien en afgesloten door het hoofd van den bevoegden administratieven dienst; het bedrag er van wordt met 10 t. h. verhoogd, met minimum van 10 frank, zooals bij vorenstaand artikel 24 is voorgeschreven.

C. Voormelde ambtenaars en bedienden hebben het recht de meertouwen van de gemeerde vaartuigen los te maken of te kappen, wanneer zij dien maatregel noodig achten.

Art. 29. De gemeentebesturen, de gendarmerie en alle met een openbaar gezag bekleede personen moeten, indien zij daartoe verzocht worden, hun hulp verleen en voor de uitvoering van dit reglement.

Art. 30. Bij den Hoofdbestuurder van de Zeediensten der Schelde of bij den bevoegden hoofdingenieur-bestuurder kan in beroep worden gegaan van de beslissingen der ambtenaars of bedienden belast met de bewaking van den stroom en, bij Onzen Minister van Openbare Werken, van de beslissingen van dezen hoofdingenieur, onverminderd de verplichting tot onmiddellijke uitvoering van die beslissingen in dringende gevallen.

Onze Minister van Verkeerswezen, Onze Minister van Openbare Werken, Onze Minister van Binnenlandsche Zaken en Volksgezondheid en Onze Minister van Financiën, zijn ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, den 10ⁿ September 1930.

ALBERT.

Van 's Konings wege :

De Minister van Verkeerswezen,

MAURICE LIPPENS.

De Minister van Openbare Werken,

J. VAN CAENEGEM.

De Minister van Binnenlandsche Zaken
en Volksgezondheid,

H. BAELS.

De Minister van Financiën,

B^{on} M. HOUTART.

Reglement betreffende de scheepvaart op de Schelde van af één kilometer boven het zuidelijk uiteinde der kaaien van Antwerpen tot aan de Nederlandsche grens. (Koninklijk besluit van 27 September 1926.)

ALBERT, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Herzien Ons koninklijk besluit van 24 Juli 1892 betreffende de vaart op het Belgisch gedeelte der Schelde beneden het Melkhuis, bovenste uiteinde der kaaien van Antwerpen, laatstelijk gewijzigd bij Ons besluit van 20 September 1923;

Op voorstel van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart,

Wij hebben besloten en Wij besluiten :

Met ingang van 1 October 1926 wordt het hierboven bedoeld koninklijk besluit van 24 Juli 1892, zooals het tot op heden werd gewijzigd, met inbegrip van het koninklijk besluit van 28 Mei 1909, ingetrokken en vervangen door het volgend reglement betreffende de scheepvaart op de Beneden-Schelde vanaf 1 kilometer boven het zuidelijk uiteinde der kaaien van Antwerpen tot aan de Nederlandsche grens.

HOOFDSTUK I.

Algemeene bepalingen.

ARTIKEL ÉÉN.

Toepasselijkheid van het reglement.

Dit reglement geldt, behoudens bijzondere door Ons bepaalde of nog te bepalen schikkingen, voor alle vaartuigen, hetzij zeeschepen of binnenvaartuigen, welke zich op de Schelde bevinden tusschen de Nederlandsche grens en de lijn gevormd door twee bakens geplaatst 1 kilometer boven het zuidelijk uiteinde der kaaien van Antwerpen.

ARTIKEL 2.

Beteekenis van eenige uitdrukkingen gebezigd in dit reglement.

1. Voor de toepassing van dit reglement geldt een vaartuig, dat door eigen mechanische kracht voortbewogen kan worden, als stoomvaartuig. De verplichtingen, bij dit reglement opgelegd ten aanzien van *stoomvaartuigen, die varende zijn*, gelden voor elk vaartuig dat zich door zijn eigen mechanische kracht voortbeweegt, ongeacht

of het daarbij al dan niet zeil voert, en ook dan wanneer het gedurende de vaart bij het manœuvreren zich tijdelijk met stilstaande machines beweegt of tijdelijk stil ligt.

De verplichtingen bij dit reglement opgelegd ten aanzien van *zeilvaartuigen, die varende zijn*, gelden ook voor stoomvaartuigen, wanneer zij, geen gebruik makende van hun eigen mechanische kracht tot voortbeweging, *onder zeil zijn*.

2. Voorts geldt :

a) Een vaartuig, noch ten anker liggend, noch gemeerd liggend, noch aan den grond zittend, als varende;

b) De tijd tusschen zonsopgang en zonsondergang, als dag;

c) De tijd tusschen zonsondergang en zonsopgang als nacht.

3. In dit reglement wordt verstaan :

a) Onder « korte stoot », een geluidsignaal van ongeveer één seconde duur;

b) Onder « lange stoot », een geluidsignaal van vier tot zes seconden duur;

c) Onder « aangehouden stoot », een geluidsignaal van tien seconden of langeren duur.

4. De uitdrukking « zichtbaar », in deze voorschriften ten opzichte van lichten gebezigd, beteekent zichtbaar bij donkeren nacht en helderen dampkring.

5. Als gezagvoerder of schipper geldt in deze voorschriften mede degene die den gezagvoerder of schipper vervangt.

6. Onder zeevaartuig wordt in dit reglement verstaan ieder vaartuig hetwelk gewoonlijk wordt gebruikt tot de vaart ter zee of hoofdzakelijk daartoe is bestemd.

ARTIKEL 3.

Vaststelling van de afmetingen der vaartuigen.

1. Bij de toepassing van dit reglement worden, voor het geval op grond van onverschillig welk artikel eene scheepsafmeting onontbeerlijk is, die afmeting volgens den meetbrief aangenomen, indien deze aan boord aanwezig is.

2. Is geen meetbrief aanwezig, dan zullen de afmetingen kunnen worden gemeten of geschat door de ingevolge artikel 5 met de toepassing van dit reglement belaste personen; de aldus gemeten of geschatte afmetingen zullen dan als juist worden aangenomen.

ARTIKEL 4.

Verantwoordelijkheid van den gezagvoerder of van den schipper en verplichtingen der schepelingen.

1. De gezagvoerder of schipper is verantwoordelijk voor de nakoming van de voorschriften van dit reglement en is verplicht alle maatregelen te nemen welke daartoe noodig zijn.

2. De schepelingen moeten, ook zonder ontvangen bevel van den gezagvoerder of schipper, hunne volle medewerking verleen.

3. De schepelingen zijn verplicht te gehoorzamen aan alle bevelen die hun ter uitvoering van dit reglement door den gezagvoerder of schipper worden gegeven.

4. De gezagvoerder of schipper is verplicht, op de vaarwaters wier geringe diepte of breedte of wel tijdelijke verondieping bijzondere voorzichtigheid bij de doorvaart noodig maakt, de voorschriften en bevelen op te volgen welke door de ingevolge artikel 5 met de toepassing van dit reglement belaste personen met betrekking tot de doorvaart worden gegeven.

ARTIKEL 5.

Ambtenaren, enz., belast met de uitvoering van dit reglement.

De uitvoering van dit reglement is opgedragen aan :

- a) De ambtenaren en bedienden van het loodswezen, de zeepolitie en de scheepvaartinspectie;
- b) De ambtenaren en bedienden van den dienst van bruggen en wegen, door den Minister van Openbare Werken met het toezicht over de vaarwaters of eenig deel daarvan belast;
- c) De rijks- en gemeentepolitie, de rijkswacht daaronder begrepen;
- d) De ambtenaren belast met het toezicht over de visscherij.

HOOFDSTUK II.

Voorschriften omtrent het voeren van lichten en het toonen van seinen.

ARTIKEL 6.

Voeren van lichten en toonen van seinen.

1. De vaartuigen voeren des nachts, welk ook de weergesteldheid zij, de in de volgende artikelen voorgeschreven lichten.

2. Behoudens het daaromtrent bepaalde in de bijzondere reglementen, is het verboden andere lichten, welke aangezien kunnen worden voor de voorgeschrevene, te toonen. Hetzelfde geldt des daags ten aanzien van de voorgeschreven seinen.

3. Mede is voor alle vaartuigen, al of niet varende, verboden het gebruiken van verblindende lichten op zoodanige wijze dat daaruit voor andere vaartuigen gevaar of hinder kan ontstaan. Dit laatste verbod is niet van toepassing op vaartuigen in Rijksdienst en evenmin op vaartuigen in openbare dienst in de uitoefening van politie-toezicht.

4. Schepen welke onder de toepassing vallen van het reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee, opgenomen in het koninklijk besluit van 31 Maart 1897 en gewijzigd bij dit van 12 April 1906, zijn verplicht hunne lichten op de lichtsterkte te houden voorgeschreven bij voormeld reglement.

ARTIKEL 7.

Lichten voor varende stoomvaartuigen.

1. Een stoomvaartuig moet, wanneer het varende is, de hierna vermelde lichten voeren :

A) *Toplicht.*

2. Aan of vóór den fokkemast of, bij gebrek aan zoodanigen mast, op het voorschip van het vaartuig, een lantaarn zoodanig ingericht dat zij een gelijkmatig en onafgebroken helder wit licht doet schijnen over een boog van den horizon van 20 kompasstreken, en zoodanig geplaatst dat zij licht werpt over 10 kompasstreken ter weerszijden van het vaartuig, te weten van recht vooruit tot 2 streken achterlijker dan dwars aan elke zijde.

3. Dit licht moet op stoomvaartuigen korter dan 32 meter, op ten minste 2 meter boven den romp gevoerd worden; in elk geval moet het hooger gevoerd worden dan de onder b) en c) bedoelde zijlichten. Op alle andere stoomvaartuigen moet het gevoerd worden op een hoogte boven den romp van ten minste de breedte van het vaartuig, met dien verstande dat het licht niet hooger dan 12 meter boven den romp behoeft te worden gevoerd.

4. Het licht moet op een afstand van ten minste 3,000 meter zichtbaar zijn.

B) *Groen zijlicht.*

5. Aan stuurboordszijde een lantaarn, zoodanig ingericht dat zij een gelijkmatig en onafgebroken groen licht doet schijnen over een boog van den horizon van 10 kompasstreken en zoodanig geplaatst dat zij licht werpt van recht vooruit tot twee streken achterlijker dan dwars.

C) *Rood zijlicht.*

6. Aan bakboordszijde een lantaarn zoodanig ingericht dat zij een gelijkmatig en onafgebroken rood licht doet schijnen over een boog van den horizon van 10 kompasstreken en zoodanig geplaatst dat zij licht werpt van recht vooruit tot 2 streken achterlijker dan dwars.

7. De onder B) en C) vermelde zijlichten moeten op een afstand van ten minste 1,500 meter zichtbaar zijn. De lantaarnen moeten aan de binnenboordszijde voorzien zijn van een scherm, geschilderd in de kleur van het daarop uitstralend licht, welk scherm tot een afstand van ten minste 0.40 meter van het voorvlak van de lantaarn naar voren doorloopt en zoo gesteld is dat het belet dat het stuurboords- of groen licht van bakboordszijde en het bakboords- of rood licht aan stuurboordszijde gezien kan worden.

8. Deze lichten mogen op stoomvaartuigen, korter dan 10 meter, gevoerd worden tegen elkander geplaatst of in een lantaarn op of bij den voorsteven, mits voldaan worde aan de bovengestelde eischen. Worden die lichten in een lantaarn gevoerd, dan moet aan de voorzijde, buiten het glas, op de scheiding van groen en rood, een scherm.

van ten minste 0.15 meter lengte in de richting van de lengteas van het vaartuig zijn aangebracht.

d) *Heklicht.*

9. Aan het hek, een lantaarn, zoodanig ingericht dat zij een gelijkmatig en onafgebroken wit licht doet schijnen over een boog van den horizon van 12 kompasstreken, of 6 streken van recht achteruit aan elke zijde.

10. Dit licht moet op een afstand van ten minste 1,000 meter zichtbaar zijn.

ARTIKEL 8.

Tweede toplicht voor varende stoomvaartuigen.

Een stoomvaartuig, dat varende is, mag, behalve de in artikel 7 voorgeschreven lichten, een tweede wit toplicht voeren van dezelfde inrichting en zichtbaarheid als het in dat artikel onder A) genoemde. Die twee toplichten moeten in de richting der kiellijn geplaatst zijn, zoodanig dat het achterste ten minste 4 m. 50 hooger is dan het voorste en de horizontale afstand tusschen de beide lichten grooter is dan de verticale.

ARTIKEL 9.

Tweede en derde toplicht voor sleepende stoomvaartuigen en sleeplicht.

1. Ieder stoomvaartuig moet gedurende het uitoefenen van eenigen sleepdienst, behalve het in artikel 7 onder A) omschreven licht, een tweede toplicht voeren.

2. Dit licht moet in inrichting en zichtbaarheid overeenkomen met het in artikel 7 onder A) omschreven toplicht en op een afstand van ten minste 0^m50 en ten hoogste 1^m80 loodrecht boven dat toplicht gevoerd worden.

3. Ten behoeve van het sturen op het gesleept wordende vaartuig mag het sleepende vaartuig zijn heklicht vervangen door een achter den schoorsteen of den achtermast geplaatst helder wit licht, van dezelfde inrichting en zichtbaarheid als het heklicht, bedoeld in artikel 7 onder D).

4. Worden verscheidene stoomvaartuigen gelijktijdig gebezigd voor het sleepen van een zelfde vaartuig of een zelfden sleeptrein, dan moet elk sleepend vaartuig, behalve de in het eerste en het tweede lid van dit artikel bedoelde lichten een derde helder wit licht van gelijke inrichting en zichtbaarheid voeren ten minste 0^m50 en ten hoogste 1^m80 onder of boven deze lichten.

ARTIKEL 10.

Vaartuigen van groote afmetingen.

1. Voor vaartuigen welke wegens hunne lengte of hunnen diepgang, zooals die door den dienst van het loodswezen in verband met den toestand der vaarwaters vastgesteld en bekend gemaakt

worden, bezwaarlijk voor andere vaartuigen kunnen uitwijken en van een loods voorzien zijn, gelden de volgende bepalingen :

Ieder vaartuig dat varende is en aan bovenstaande voorwaarden voldoet, mag op aanwijzing van den loods het volgende sein voeren :

A) *Bij dag*, in den top van den fokkemast, een cylander van ten minste 0^m65 middellijn en ten minste 1 meter hoogte;

B) *Bij nacht*, indien het vaartuig slechts een toplicht voert, ten minste 4 meter boven dit toplicht, en indien het vaartuig twee toplichten voert, ten minste 4 meter boven het hoogste toplicht, een rood licht dat aan alle zijden op een afstand van ten minste twee mijlen zichtbaar is.

2. Bovengenoemd licht of sein moet getoond worden zoodra het vaartuig in de vaarwaters komt, waarop dit reglement van toepassing is, of, na daarin ten anker gelegen te hebben, zijne reis vervolgt; het moet gestreken worden zoodra het vaartuig die vaarwaters verlaat, daarin ankert of daarin komt vast te zitten.

3. Wanneer een vaartuig, dat het onder 1 genoemde licht of sein voert, gesleept wordt of door een sleepvaartuig geholpen wordt, moet dit licht of sein ook op het sleepvaartuig gevoerd worden, echter met dien verstande dat het rood licht ten minste 1 meter boven het hoogste toplicht wordt getoond.

ARTIKEL 11.

Lichten en seinen voor varende zeilvaartuigen en gesleepte, geroeide, geboomde, gejaagde en voor stroom drijvende vaartuigen.

1. Zeilvaartuigen van 20 meter lengte en meer, die varend gesleept of onder zeil zijn, moeten de zijlichten voeren in artikel 7, onder B) en C) voorgeschreven voor de stoomvaartuigen, en het heklicht, beschreven in artikel 7 onder D).

7. Zeilvaartuigen korter dan 20 meter die varende zijn en de vaartuigen (geen roeiboot zijnde) die gesleept, geroeid of geboomd worden of voor stroom drijven, moeten aan den top van den grooten mast of voor op het vaartuig ter hoogte van ten minste 6 meter of wel, zoo het vaartuig geen mast heeft of zoo deze gestreken is, ter hoogte van ten minste 3 meter boven den romp een helder wit licht voeren dat rondom zichtbaar is op een afstand van ten minste 1,800 meter.

3. Zeilvaartuigen korter dan 20 meter, onder zeil, mogen de zijlichten en het heklicht voeren in plaats van het in het tweede lid van dit artikel beschreven toplicht. Het bepaalde in het achtste lid van artikel 7 is in dit geval van toepassing ten opzichte van de zijlichten.

4. Indien gesleept of geassisteerd wordende stoomzeilvaartuigen van hun eigen voortstuwingswerktuigen gebruik maken of deze voor onmiddellijk gebruik gereed hebben, voeren zij de lichten voorgeschreven bij artikel 7 voor stoomvaartuigen die varende zijn, terwijl ook het bepaalde in artikel 8 (tweede toplicht) op deze stoomvaartuigen van toepassing blijft.

5. Indien gesleept wordende stoomzeevaartuigen geen onmiddellijk gebruik kunnen maken van hun eigen voortstuwingswerktuigen, moeten zij des daags de in artikel 19 onder 1 bedoelde zwarte bollen en des nachts, behalve de in artikel 7 onder B), C) en D) voorgeschreven lichten, de in artikel 19 onder 1 bedoelde witte en roode lichten voeren.

ARTIKEL 12.

Lichten voor varende visschersvaartuigen, niet verbonden aan uitstaand vischtuig.

Varende visschersvaartuigen, niet verbonden aan uitstaand vischtuig, worden met de gewone vaartuigen van dezelfde afmetingen gelijkgesteld en moeten derhalve de voor die vaartuigen vastgestelde lichten voeren, met dien verstande, evenwel, dat indien zij, overeenkomstig artikel 11, derde lid, de zijlichten voeren, zij vrijgesteld zijn van het voeren van het heklicht, voorgeschreven bij artikel 7, onder D). In de plaats daarvan zijn zij er toe verplicht een helder wit licht gevende lantaarn gereed te houden en deze lantaarn tijdig genoeg te toonen om daardoor aanvaring te voorkomen telkens als een ander vaartuig nadert of als zij in de nabijheid van een ander vaartuig komen.

ARTIKEL 13.

Lichten voor varende visschersvaartuigen, verbonden aan uitstaand vischtuig.

Varende zeilvisschersvaartuigen, verbonden aan uitstaand vischtuig, moeten in den top van den grooten mast een lantaarn voeren, zoodanig ingericht dat zij onafgebroken een helder wit licht over den geheelen horizon doet schijnen; dit licht moet zichtbaar zijn op een afstand van ten minste 1,800 meter.

ARTIKEL 14.

Lichten voor roeibootten.

Op varende roeibootten, hetzij daarmede geroeid of gezeild wordt, hetzij zij getrokken worden, moet een helder wit licht gevende lantaarn gereed gehouden worden, welke tijdig genoeg, om aanvaring te voorkomen, getoond moet worden. Door een vaartuig gesleept wordende roeibootten moeten geen licht voeren.

ARTIKEL 15.

Lichten voor stoomvaartuigen dienstdoende in overzetveren.

Stoomvaartuigen dienstdoende in overzetveren, moeten, in plaats van het in artikel 7 onder A) voorgeschreven toplicht, op een hoogte van ten minste 6 meter boven water, een helder groen licht en 1 meter loodrecht daaronder een helder wit licht voeren. Deze lichten moeten rondom zichtbaar zijn op een afstand van ten minste

1,800 meter. Daarenboven moeten deze vaartuigen de in artikel 7 onder B), C) en D) voorgeschreven zijlichten en heklicht voeren. Onder overzetveren dienen in dit artikel alleen verstaan veren waarvan de aanlegplaatsen min dan 2,500 meter van elkander verwijderd zijn.

ARTIKEL 16.

Lichten voor vloten.

Vloten, onverschillig waar zij zich bevinden, of zij stil liggen dan wel in de vaart zijn, moeten zoowel bij het voor als bij het achtereinde aan den kant van het vaarwater twee helder witte lichten voeren, naast elkander geheschen, met niet meer dan 4 en niet minder dan 2 meter tusschenruimte en niet lager dan 4 meter boven het vlot. Deze lichten moeten rondom zichtbaar zijn op een afstand van ten minste 1,800 meter.

ARTIKEL 17.

Lichten en seinen voor ten anker of gemeerd liggende vaartuigen.

1. Een ten anker of gemeerd liggend vaartuig moet, op het voorschip waar zulks het best gezien kan worden, niet lager dan 3 en niet hooger dan 6 meter boven den romp, een helder wit licht voeren in een lantaarn, zoodanig ingericht en aangebracht dat zij een onafgebroken licht doet schijnen rondom den horizon op een afstand van ten minste 1,800 meter zichtbaar.

2. Een vaartuig van 45 meter lengte en daarboven, ten anker of gemeerd liggend, moet twee zulke lichten voeren, het eene op het voorschip, op een hoogte van niet minder dan 6 en niet meer dan 12 meter boven den romp, het andere op of bij het achterschip van het vaartuig, ten minste 4^m50 lager dan het voorste.

3. Des daags moeten de zeevaartuigen, langer dan 45 meter, indien zij ten anker liggen, op het voorschip, op een hoogte en plaats als in het eerste lid bedoeld, een zwarten bol voeren, met een middellijn van ten minste 0^m50 en ten hoogste 0^m80. Alle andere ten anker liggende vaartuigen mogen des daags bovenbedoeld dagmerk voeren.

4. Dit artikel is niet van toepassing op vaartuigen :

a) In vaarwaters waarin de vaart door ijs of andere oorzaken gestremd is;

b) Geankerd of gemeerd liggend buiten het vaarwater geheel binnen een wateroppervlakte tusschen kribben of achter een strekdam;

c) Des nachts gemeerd liggend aan een verlichte lig-, laad- of losplaats;

d) Des daags liggend binnen een voor ankerplaats bestemde wateroppervlakte en als zoodanig door de bevoegde overheid aangeduid;

e) In vaarwaters of gemeerd liggend aan een lig-, laad- of losplaats, indien de vaart daarin of daarheen door de bevoegde overheid verboden is.

5. Schepen van den toldienst welke ten anker liggen op een vaste plaats, zullen in plaats van het wit licht, voorgeschreven in het eerste lid van dit artikel, *een rood* licht voeren.

6. Bij afwijking van het hierboven bepaalde onder 4-c, moeten de aan de kaaien van Antwerpen gemeerde schepen het ankerlicht voeren.

7. Vaartuigen langszij liggend van bedoelde schepen moeten insgelijks het ankerlicht vertoonen; ingeval er twee vaartuigen naast elkander buiten deze schepen gemeerd liggen, moet het licht ver- toond worden door het buitenste vaartuig.

ARTIKEL 18.

Aanduiding der ankers van baggervaartuigen, werkvaartuigen, enz., en der zijankers van andere vaartuigen.

1. Baggervaartuigen, werkvaartuigen en dergelijke moeten elk hunner ankers, die in of nabij het vaarwater uitstaan en voor andere voorbijvarende vaartuigen gevaar kunnen opleveren, aanduiden door een blauwe ton, des nachts van een helder wit licht voorzien, dat rondom zichtbaar is op een afstand van ten minste 1,800 meter.

2. Deze verplichting geldt voor alle vaartuigen, ten aanzien van zijankers, die in of nabij het vaarwater uitstaan.

ARTIKEL 19.

Lichten en seinen voor vaartuigen die vastzitten of niet kunnen manœuvreeën, wrakken, baggervaartuigen en werkvaartuigen.

1. Een vaartuig dat in of nabij het vaarwater vastzit, voert des *daags* de vlag in sjouw of twee zwarte bollen van ten minste 0^m50 en ten hoogste 0^m80 middellijn, loodrecht boven elkander, met een tusschenruimte van ten minste 0^m50 en ten hoogste 1 meter. De onderste bol moet ten minste 3 meter boven den romp van het vaartuig worden geplaatst. *Des nachts* moet om 't even welk soortgelijk vaartuig ter hoogte van het licht, voorgeschreven in het eerste lid van artikel 17, een helder wit licht voeren, rondom zichtbaar op een afstand van ten minste 1,800 meter, en loodrecht daarboven, met een tusschenruimte van ten minste 0^m50 en ten hoogste 1 meter, een helder rood licht, dat aan de voor het witte licht voorgeschreven eischen voldoet.

2. Een vaartuig waarmede niet of niet volledig gemanœuvreerd kan worden, voert dezelfde lichten en seinen als in het eerste lid van dit artikel bedoeld en bovendien, zoolang het varende is, de lichten, voor de vaartuigen van zijn soort voor de vaart voorgeschreven.

3. Dezelfde bepalingen als in het eerste lid vervat gelden voor wrakken, met dien verstande dat de bollen of lichten, zoo zij niet op het wrak zelf geheschen kunnen worden, op een boven of ter zijde van het wrak geplaatst vaartuig worden vertoond.

4. Wordt bedoeld vaartuig geplaatst ter zijde van het wrak, dan moeten de hierboven voorgeschreven bollen of lichten geheschen

worden aan de zijde waar het vaarwater vrij is; bovendien moet aan de zijde waar het vaarwater niet vrij is, *des nachts* een rood licht rondom zichtbaar op een afstand van ten minste 1,800 meter en *des daags* een zwarte bol worden geheschen ter hoogte van het hoogste licht of den hoogsten bol, hiervoren bedoeld.

5. De aanduiding van een wrak mag ook geschieden door eene groen geschilderde lichtboei, die een groen onderbroken licht vertoont, rondom zichtbaar op een afstand van ten minste 1,800 meter.

6. De bepalingen van het eerste en het vierde lid zijn ook van toepassing op baggervaartuigen, werkvaartuigen en dergelijke, welke in of nabij het vaarwater in bedrijf zijn, met dit voorbehoud dat door deze vaartuigen geen gebruik mag worden gemaakt van de vlag in sjouw.

7. Op baggervaartuigen mag *des daags*, in plaats van den zwarten bol aan de zijde waar het vaarwater niet vrij is, een roode en witte vlag worden uitgestoken aan de zijde waar voorbijgevaaren moet worden.

8. Het bepaalde onder lid 2 is niet van toepassing op schepen die door een of meer stoomvaartuigen gesleept of geassisteerd worden. Voor gesleepte en geassisteerde zeeschepen geldt het bepaalde bij artikel 11, onder 1, 4 en 5.

ARTIKEL 20.

Lichten en seinen voor vaartuigen buiten het eigenlijke vaarwater, tegen den oever of in een haven gemeerd liggende of aan den grond zittende.

1. Vaartuigen, die buiten het eigenlijk vaarwater, tegen den oever of in een haven, welke in open gemeenschap met het vaarwater staat, gemeerd liggen of aan den grond zitten en voor welke door golfslag, veroorzaakt door snel voorbijvarende schepen, schade of onheil zou kunnen ontstaan, moeten tot teeken daarvan vertoonen *des daags* een roode vlag, *des nachts* twee helder roode lichten boven elkander geheschen, met een tusschenruimte van ten minste 0^m50 en ten hoogste 1 meter, rondom zichtbaar op een afstand van ten hoogste 1,500 meter.

2. Anderzijds moet van voorbijgaande vaartuigen de vaart zoveel worden verminderd als noodig is om nadeeligen golfslag te voorkomen.

ARTIKEL 21.

Dagseinen voor zeilvoerende stoomvaartuigen.

Een stoomvaartuig, dat, behalve van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, ook van zijn zeilen gebruik maakt, moet een zwarten kegel met de punt naar boven voeren, met een hoogte en een middellijn van het grondvlak van ten minste 0^m50 en ten hoogste 0^m80 meter, ter plaatse waar zulks het beste gezien kan worden, doch ten minste 3 meter boven den romp van het vaartuig.

ARTIKEL 22.

Toonen van licht aan naderende vaartuigen.

Een zich in een vaarwater bevindend vaartuig, al dan niet varende, dat door een ander vaartuig in een richting genaderd wordt, waarin zijn licht moeilijk of in het geheel niet kan gezien worden, moet tijdelijk een helder wit licht vertoonen in zoodanigen stand dat dit van het naderende vaartuig tijdig kan worden waargenomen.

HOOFDSTUK III.

Voorschriften in geval van mist, enz.

ARTIKEL 23.

Geluidseinen bij mist, enz.

1. Alle geluidseinen, in dit artikel voorgeschreven voor vaartuigen, die varende zijn, moeten krachtig worden gegeven :

a) Door stoomvaartuigen, op de fluit of op de sirene;

b) Door zeilvaartuigen en vaartuigen welke gesleept, gejaagd of geboomd worden of voor stroom drijven, op den misthoorn of een anderen signaalhoorn.

2. In geval van mist, nevelachtig weder, zware regen- of sneeuw- buien of wanneer door andere weersomstandigheden het goed zicht belemmerd wordt, moeten zoowel des daags als des nachts de volgende seinen gegeven worden :

a) Een stoomvaartuig, hetwelk vaart loopt, moet, met tusschenpoozen van niet meer dan twee minuten, een langen stoot geven;

b) Een stoomvaartuig, dat varende is, moet, indien het gestopt ligt en geen vaart loopt, met tusschenpoozen van niet meer dan twee minuten, twee lange stooten geven met een tusschenpooz voor ongeveer een seconde;

c) Een zeilvaartuig, dat varende is en een vaartuig, met uitzondering voor roeibootten, dat gejaagd of geboomd wordt of dat voor stroom drijft, moet met tusschenpoozen van niet meer dan een minuut een langen stoot geven;

d) Een vaartuig, ten anker zijnde of zittende in een vaarwater aan den grond, een baggervvaartuig bezig zijnde met baggeren of daarvoor gereed liggende, alsmede een vaartuig ter aanduiding van een wrak moet, met tusschenpoozen van niet meer dan een minuut, gedurende ongeveer vijf seconden snel de klok luiden;

e) Een vaartuig, dat een of meer vaartuigen sleept, een vaartuig dat bezig is met het leggen of lichten van een kabel voor geleiding van electrischen stroom, een vaartuig hetwelk varende is, doch waarmede niet of niet volledig gemanevreed kan worden, moeten in plaats van de in dit lid onder a en c voorgeschreven seinen, met

tusschenpoozen van ten hoogste twee minuten, een langen stoot gevolgd door twee korte stooten geven, elk met een tusschenpoos van ongeveer een seconde. Het laatste van de vaartuigen, die gesleept worden, mag dit sein, doch geen ander geven;

f) Een visschersvaartuig, dat zich met zijn lijnen of netten uit, verplaatst, moet, met tusschenpoozen van ten hoogste twee minuten, een korten stoot geven en elken stoot doen volgen door het luiden van de klok.

ARTIKEL 24.

Matige vaart bij mist, enz.

1. Een vaartuig mag in geval van mist, nevelachtig weder, zware regen- of sneeuwbuien, of wanneer door andere weersomstandigheden het goed zicht belemmerd wordt, slechts een matige vaart loopen.

2. Een stoomvaartuig, hetwelk voorlijker dan dwars het mistsein hoort of meent te hooren van een vaartuig, welks positie niet met zekerheid gekend is, moet, voor zooveel de omstandigheden zulks toelaten, de machine stoppen en vervolgens voorzichtig manoeuvreeren tot het gevaar voor aanvaring als geweken kan beschouwd worden.

HOOFDSTUK IV.

Seinen tusschen sleepende en gesleept wordende vaartuigen.

ARTIKEL 25.

1. Voor het wisselen van seinen tusschen vaartuigen, die sleepen, en vaartuigen die gesleept worden, mag gebruikt worden *des daags*, een roode vlag met een wit vierkant in het midden en, *des nachts*, op den sleeper, het heklicht of het achter den schoorsteen of den achtermast geplaatste witte licht, bedoeld bij artikel 9, derde lid, en op het gesleepte schip, het in artikel 11, tweede lid, genoemde witte licht.

2. De vlag of het witte licht, in top geheschen, beduidt op het sleepende vaartuig dat de machine met volle kracht werkt of zal werken, en op het gesleept wordende vaartuig, verzoek of goedkeuring om met volle kracht te werken.

3. De vlag of het licht half gestreken beduidt of het sleepende vaartuig dat de machine met halve kracht werkt of zal werken, en op het gesleept wordende vaartuig, verzoek of goedkeuring om met halve kracht te werken.

4. De vlag of het licht geheel gestreken beduidt op het sleepende vaartuig dat de machine dadelijk gestopt zal worden, en op het gesleept wordende vaartuig, verzoek of goedkeuring om de machine dadelijk te stoppen.

5. Bij het geheel strijken van de lantaarn moet het licht boven den romp zichtbaar blijven.

HOOFDSTUK V.

Voorschriften omtrent de vaart, het uitwijken en het ankeren.

ARTIKEL 26.

Langszijde komen en afvaren van booten.

1. Bij het naderen van een boot moeten de machines van elk stoomvaartuig zoo tijdig worden stilgezet en bij de afvaart van de boot moeten zij zoo laat weder worden aangezet, dat voor de boot geen gevaar kan ontstaan.

2. De booten mogen het stoomvaartuig niet aandoen, dan nadat de voortstuwingswerktuigen zijn stopgezet.

ARTIKEL 27.

Vermindering van vaart, enz., bij gevaar van aanvaring.

Een stoomvaartuig, dat een ander vaartuig nadert, moet, indien er gevaar voor aanvaring bestaat, zoo noodig, vaart verminderen, stoppen of achteruit slaan.

ARTIKEL 28.

Uitwijken van vaartuigen, die elkander met tegengestelde koersen naderen.

Stoomvaartuigen, zeilvaartuigen en alle vaartuigen, die gesleept of geroeid worden, moeten, indien zij elkander in tegenovergestelde of bijna tegenovergestelde koersen tegemoet gaan, zoodat er gevaar voor aanvaring bestaat, beide naar stuurboord houden en elkander aan bakboord voorbijvaren.

ARTIKEL 29.

Uitwijken van zeilvaartuigen, die met kruisende koersen elkander naderen.

Indien twee zeilvaartuigen elkander met kruisende koersen naderen, zoodat gevaar voor aanvaring bestaat, moeten zij de volgende regelen in acht nemen :

a) Een vaartuig, dat met ruimen wind zeilt, moet wijken voor een vaartuig dat bij den wind zeilt;

b) Een vaartuig, dat over stuurboord bij den wind ligt, moet wijken voor een vaartuig, dat over bakboord bij den wind ligt;

d) Wanneer beide met ruimen wind zeilen, over denzelfden boeg verschillende boegen liggen, moet het vaartuig, dat over stuurboord ligt, wijken voor het vaartuig dat over bakboord ligt;

c) Wanneer beide vaartuigen met ruimen wind zeilen, doch over liggende, moet het loefwaartsche vaartuig wijken voor het lijwaartsche vaartuig;

e) Een vaartuig, dat voor den wind zeilt, moet voor een ander vaartuig wijken.

ARTIKEL 30.

*Uitwijken van stoomvaartuigen die met kruisende koersen
elkander naderen.*

Indien twee stoomvaartuigen elkander met kruisende koersen naderen, zoodat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het vaartuig, dat het andere aan stuurboord van zich heeft, wijken.

ARTIKEL 31.

*Uitwijken van een stoomvaartuig en een zeilvaartuig,
die elkander met kruisende koersen naderen.*

1. Indien een stoomvaartuig en een zeilvaartuig elkander met kruisende koersen naderen, zoodat gevaar voor aanvaring bestaat, moet het stoomvaartuig voor het zeilvaartuig wijken.

2. Laveerende vaartuigen mogen niet varen tusschen een varend stoomvaartuig en den oever, welken dit vaartuig houdt. Zij moeten wenden, voordat zij den koers van het naderend stoomvaartuig kruisen.

ARTIKEL 32.

Houden stuurboordswal of midden vaarwater.

Elk stoomvaartuig, dat varende is, indien zijn diepgang en grootte het toelaten, en elk zeilvaartuig, dat varende is, indien de wind het toelaat, moet de stuurboordszijde van het vaarwater houden. Dit laatste mag evenwel slechts van het midden van het vaarwater gebruik maken, indien het andere vaartuigen, die genoodzaakt zijn aldaar door hunne bijzondere grootte of diepgang te varen, niet in den weg komt.

ARTIKEL 33.

*Uitzonderingsmaatregelen
ten voordeele van bijzonder groote of diepgaande schepen.*

1. Ieder vaartuig, dat varende is en het onder een van artikel 10 van huidige voorschriften beschreven sein niet voert, moet wijken voor een vaartuig dat genoemd sein voert.

2. Wanneer een vaartuig, dat het onder 1 genoemde sein voert, een vaartuig nadert, dat eveneens genoemd sein voert, moeten beide vaartuigen de bij dit reglement vastgestelde bepalingen omtrent het uitwijken nakomen.

ARTIKEL 34.

Ontmoeting.

1. Indien stoomvaartuigen de stuurboordzijde van het vaarwater houden, moeten alle andere vaartuigen zich zorgvuldig wachten om tusschen de stoomvaartuigen en den wal, dien deze houden, te geraken.

2. Deze verplichting geldt evenwel niet ten aanzien van stoomvaartuigen, die de onder 1 bedoelde stoomvaartuigen oploopen en voorbijvaren en van zeilvaartuigen, die, over bakboordsboeg liggende, bedoelde stoomvaartuigen oploopen en voorbijvaren.

3. Steken stoomvaartuigen het vaarwater geheel of gedeeltelijk over, dan mogen zij de koerslijnen van andere vaartuigen niet snijden indien deze daardoor verplicht worden, van den koers af te wijken om aanvaring te voorkomen.

4. Stoomvaartuigen die het vaarwater geheel of gedeeltelijk oversteken, moeten onderling de bij artikel 30 gestelde regelen in acht nemen.

5. Met ruimen wind zeilende vaartuigen moeten, bij het geheel of gedeeltelijk oversteken van het vaarwater, wijken voor stoomvaartuigen, die zich in de richting van het vaarwater bewegen.

6. Ter plaatse waar een nevenvaarwater met het hoofdvaarwater samenkomt of het laatste door het eerste wordt gekruist, moeten de vaartuigen die uit het nevenvaarwater komen, uitwijken voor die, welke het hoofdvaarwater volgen.

ARTIKEL 35.

Uitwijken naar de bakboordszijde en daarbij te geven seinen.

Indien de omstandigheden een stoomvaartuig noodzaken om naar bakboord uit te wijken, mag het afwijken van het bepaalde bij artikelen 28 en 32 en geeft het van zijn voornemen tijdig kennis door 2 korte stooten, welke zoo noodig herhaald worden. Bovendien moet alsdan de vaart aanmerkelijk verminderd worden.

ARTIKEL 36.

Oploopen.

1. Behoudens het bepaalde in de volgende artikelen moet een vaartuig, dat een ander vaartuig oploopt, voor het laatstgenoemde wijken, ingeval er gevaar voor aanvaring bestaat.

2. Als oplopend vaartuig wordt beschouwd elk vaartuig dat een ander vaartuig in een richting van meer dan 2 streken achterlijker dan dwars nadert, wil zeggen, elk vaartuig dat zich met betrekking tot het vaartuig, dat opgelopen wordt in zoodanige positie bevindt dat het des nachts geen van deze zijlichten zou kunnen zien. Geen daarop volgende verandering van de richting tusschen de twee vaartuigen zal het loopende vaartuig volgens de eigenlijke beteekenis van deze voorschriften tot een kruisend vaartuig kunnen maken, of heft voor dat vaartuig het voorschrift op, dat het voor het andere vaartuig moet wijken, totdat het laatstgenoemde geheel gepasseerd en er vrij van is. Des daags moet het oplopende vaartuig in geval van twijfel of het voor of achter de boven omschreven richting van het andere vaartuig is, als een oplopend vaartuig worden beschouwd en moet het wijken.

ARTIKEL 37.

Voorschriften betreffende het oploopen.

1. Een stoomvaartuig, dat een ander stoomvaartuig of een zeilvaartuig oploopt, en voorbijvaart, moet dit vaartuig aan bakboord houden.

2. Loopt een zeilvaartuig een ander vaartuig op, dan moet het eerste boven 's winds voorbijvaren.

3. Het opgelopen vaartuig is verplicht, het oplopende vaartuig de ruimte te laten, vaart te verminderen en, zeilvoerende, zoo noodig zeil te verminderen.

ARTIKEL 38.

Geluidseinen voor oplopende en opgelopen vaartuigen.

1. Een vaartuig, dat een ander vaartuig oploopt en met inachtneming van de voorschriften van artikel 37 wil voorbijvaren, moet, indien er gevaar voor aanvaring kan bestaan, op een afstand van ten minste 200 meter daarvan zijn verlangen te kennen geven door één aangehouden stoot of 5 klokslagen. Zoo noodig wordt dit sein herhaald.

2. Noodzaken de omstandigheden een vaartuig, dat een ander vaartuig oploopt en wil voorbijvaren, af te wijken van de voorschriften in artikel 37, zoodat het voorbijvaren niet plaats heeft aan de in dat artikel voorgeschreven zijde, dan moet het oplopend vaartuig niet de seinen geven als bedoeld in het 1^{ste} lid, doch zijn wensch om voorbij te varen aan de verkeerde zijde te kennen geven door 2 aangehouden stooten of door 10 klokslagen.

3. Indien een stoomvaartuig dat opgelopen wordt, het oplopend vaartuig kan laten voorbijgaan, moet het 2 korte stooten geven, wanneer het daartoe naar bakboord uitwijkt, en 1 korten stoot als het door bijzondere omstandigheden genoodzaakt is naar stuurboord uit te wijken.

4. Indien het vaartuig, dat opgelopen wordt, wil te kennen geven dat naar het oordeel van den gezagvoerder of schipper voorbijvaren onmogelijk is, moet het daartoe 7 korte stooten of 7 klokslagen geven.

ARTIKEL 39.

Geluidseinen bij het uitwijken van vaartuigen die elkander zien.

1. Een stoomvaartuig dat varende is moet, indien het handelt ter voorkoming van aanvaring, zijn handeling aan een ander in het zicht zijnde vaartuig door de volgende seinen kenbaar maken :

Een korte stoot beteekent : « Ik wijk naar stuurboord uit » ;

Twee korte stooten beteekenen : « Ik wijk naar bakboord uit » ;

Drie korte stooten beteekenen : « Ik sla volle kracht achteruit ».

2. Een stoomvaartuig dat varende is, doch waarmede niet gema-nœuvreerd kan worden, moet dit aan een ander in het zicht zijnde

vaartuig, behalve door de in artikel 19 genoemde seinen, bovendien kenbaar maken door vier korte stooten welke beteekenen : « Gij moet uitwijken, ik kan niet manœuvreren ».

3. Een vaartuig dat met stroom achterwaarts drijft met behulp van een krabbend anker of van een sleepboot, zal zich doen erkennen door de vier korte stooten beschreven onder n° 2, te weten (K. B. van 4 Maart 1929) :

a) Door middel van de sirene of van de stoomfluit, zoo de stoomboot een vaartuig is onder stoom, dat al of niet door een sleepboot wordt geholpen; b) door middel van den misthoren, zoo het vaartuig een zeilvaartuig is of een stoomboot niet onder stoom, wanneer zij niet door een sleepboot worden geholpen; c) door middel van de sirene of de stoomfluit van de sleepboot zoo het geholpen vaartuig een zeilboot of een stoomvaartuig, niet onder stroom, is.

4. Een aan den grond zittend stoomvaartuig moet, indien de voortstuwingswerktuigen in werking zijn, het sein geven volgens het tweede lid van dit artikel, gevolgd door een aangehouden stoot.

5. Zeilvaartuigen mogen in gevallen als onder 1 voor stoomvaartuigen beschreven, het uitwijken naar stuurboord of bakboord op dezelfde wijze kenbaar maken als voor stoomschepen is voorgescreven.

ARTIKEL 40.

Ontmoeting bij een engte, brug, enz., opdraaien en daarbij te geven geluidseinen.

1. Indien vaartuigen elkander in een vaarwater, alwaar stroom loopt, bij een engte, brug, aanlegplaats of bocht ontmoeten, waarvan of waarbij de doortocht zoo nauw is, dat het te gelijker tijd doorvaren gevaar zou opleveren, moet een tegen stroom varende vaartuig het gaande houden, totdat de voor stroom varende vaartuigen de engte, brug of bocht zijn doorgevaren, of wel de aanlegplaats zijn voorbijgevaren.

2. Indien in een vaarwater, waar geen stroom loopt, een vaartuig bij een bocht een ander vaartuig ontmoet, zoodat er gevaar bestaat, indien zij elkander in die bocht voorbijgaan, moet het vaartuig, dat de groote bocht aan zijn stuurboordszijde heeft, den weg vervolgen en moet het andere vaartuig of moeten de andere vaartuigen wachten totdat de bocht vrij is.

3. Indien een voor stroom varende vaartuig wil opdraaien, moet dat vaartuig zulks aan in de nabijheid zijnde vaartuigen kenbaar maken door het geven van een aangehouden stoot gevolgd door één of twee korte stooten, al naar gelang het wil opdraaien naar stuur- of naar bakboord. Elk in de nabijheid tegen stroom varende vaartuig moet in dat geval gaande gehouden worden en elk ander in de nabijheid zijnde voor stroom varende vaartuig moet zijn vaart verminderen totdat het opdraaiende vaartuig geen beletsel tot doorvaren meer geeft.

4. Indien een vaartuig in een vaarwater, waar geen stroom loopt, wil opdraaien, moet het zulks aan in de nabijheid zijnde vaartuigen kenbaar maken door het geven van het in het derde lid van dit artikel

bedoelde sein en moeten de in nabijheid zijnde vaartuigen zoo noodig ruimte maken.

ARTIKEL 41.

Uitwijken voor een voor stroom drijvend vaartuig.

1. Voor een voor stroom drijvend vaartuig moet elk ander varende vaartuig uitwijken.

2. Bij gebrek aan voldoende ruimte moeten door het voor stroom drijvend vaartuig maatregelen worden genomen, waardoor zoodra mogelijk de noodige ruimte voor andere vaartuigen vrij komt.

ARTIKEL 42.

Voldoend vermogen van de sleepbooten.

De sleepboot, waarmede een of meer vaartuigen worden gesleept, moet krachtig genoeg zijn om met den sleep ten allen tijde goed te kunnen manœuvreren.

ARTIKEL 43.

Dwarsstrooms drijven en sleepen.

Het is verboden :

a) Een vaartuig dwarsstrooms te laten drijven;

b) Te varen met twee naast elkander gesleept wordende vaartuigen, of wel met in dubbele rij gesleept wordende vaartuigen, tenzij de onderlinge afstand van de vaartuigen of de rijen niet grooter is dan de breedte van de sleepbooten, behoudens bijzondere bepalingen in andere van kracht zijnde reglementen;

c) Meer dan twee vaartuigen van een sleeptrein naast elkander vast te maken; dit verbod geldt niet voor roeibooten of wrakken;

d) Met sleepen, bestaande uit binnenvaartuigen, te varen, welke lengte grooter is dan 200 meter, gemeten van het heg van de sleepboot tot den achterkant van het roer van het laatste gesleepte vaartuig;

e) Op een andere wijze met vlotten te varen dan met hulp van een of meer sleepbooten.

ARTIKEL 44.

Al of niet koers houden.

1. Indien, overeenkomstig bovenstaande voorschriften, een der beide vaartuigen moet wijken, moet het andere vaartuig zijnen koers blijven volgen.

2. Indien echter, in geval van mist, nevelachtig weder, zware regen of sneeuwbuien, het goed zicht belemmerd wordt, of wanneer door andere omstandigheden het vaartuig dat koers moet houden, zich zoo dicht bij het vaartuig, dat moet wijken, bevindt, dat aanvaring

door dit vaartuig alleen niet vermeden kan worden, neemt eerstbedoeld vaartuig eveneens al de maatregelen waarmee aanvaring kan worden voorkomen.

ARTIKEL 45.

Baggervaaertuigen en dergelijke voorbijvaren.

Wanneer in een recht vaarwater, waarvan de betonde geul een breedte heeft van 300 meter of minder, of in een gebogen vaarwater, waarvan de betonde vaargeul een breedte heeft van 400 meter of minder, gebaggerd wordt, moeten vaartuigen met afmetingen of diepgang beschreven in lid 1 van artikel 10, met drie korte stooten op de stoomfluit, gevolgd door een langen, het sein geven dat zij wenschen voorbij te varen, waarna het baggervaaertuig of de zandzuiger zich onverwijld buiten de betonde vaargeul, althans naar een zijde daarvan tot nabij de tonnelijn, moet begeven. Vorenbedoelde vaartuigen mogen het baggervaaertuig of den zandzuiger niet voorbijvaren en niet dichter naderen dan tot een afstand van 200 meter voordat door het hijschen van een wit-blauwe vlag door het baggervaaertuig of den zandzuiger het sein is gegeven dat het vaarwater vrij is. Deze wit-blauwe vlag bestaat uit twee staande banen, waarvan de binnenste wit is.

Zeeschepen van meer dan 20 ton (van 2.83 m3) en sleeptreinen mogen elkander in de in het eerste lid van dit artikel bedoelde vaarwaters niet voorbijvaren binnen den minsten afstand van 200 meter boven tot 200 meter beneden het baggervaaertuig of den zandzuiger. Daartoe moet het tegen stroom varende zeeschip of de tegen stroom varende sleeptrein gaande worden gehouden totdat het voor stroom varende zeeschip of de voor stroom varende sleeptrein genoemd vak van 400 meter is doorgevaren.

De einden van het vak van 200 meter boven tot 200 meter beneden het baggervaaertuig of den zandzuiger moeten door het baggervaaertuig of den zandzuiger door groene tonnen worden aangeduid.

ARTIKEL 46.

Ten anker komen van vaartuigen.

1. Vaartuigen moeten, indien geen ankerplaats bij reglement is aangewezen, deze zoo mogelijk kiezen langs eene zijde van het vaarwater.

2. Het is verboden, zoodanig voor of nabij havenmonden, aanlegplaatsen en dergelijke te ankeren of vast te maken, dat andere vaartuigen daardoor overlast kunnen ondervinden.

3. Het is verboden ten anker te komen in bochten en lichtlijnen.

4. Het is verboden aan vaartuigen van kleinen diepgang, binnenvaartuigen, sleeptreinen en vlotten in het vaarwater te ankeren.

ARTIKEL 47.

Toepasselijkheid van het reglement in bijzondere omstandigheden.

Bij het nakomen en uitleggen van de voorschriften van dit hoofdstuk moet men rekening houden met al de gevaren van scheepvaart

en aanvaring, alsmede met de bijzondere omstandigheden die, ter voorkoming van onmiddellijk gevaar, een afwijking van bedoelde bepalingen noodzakelijk kunnen maken.

ARTIKEL 48.

Aandachtssein.

1. Indien varende vaartuigen wegens bochten van het vaarwater elkander niet tijdig zien, of indien door oorzaken, die geen verband houden met de weergesteldheid, het uitzicht zoodanig is belemmerd dat zulks zou kunnen het geval zijn, moeten zij, als aandachtssein, een aangehouden stoot geven, welk sein zoo noodig moet worden herhaald.

2. Vaartuigen die van hunne landingsplaats vertrekken of uit de sluizen komen en zich in het vaarwater willen begeven, moeten insgelijks, vóór zij in het vaarwater komen, dit aandachtssein geven.

3. Insgelijks moeten vaartuigen, in het vaarwater varende, die in zekere omstandigheden de uitmondingen der dokken welke zij voornemens zijn voorbij te varen, zoodanig moeten naderen dat hierdoor gevaar voor aanvaring zou kunnen ontstaan, de aandacht vestigen door het geven van het aandachtssein als zij nog ten minste 400 meter van deze uitmondingen verwijderd zijn. Zoo noodig moet dit sein worden herhaald.

4. Dit aandachtssein moet ook gegeven worden indien het onder om 't even welke andere bijzondere omstandigheden noodig is de aandacht te vestigen ter voorkoming van ongevallen.

ARTIKEL 49.

Verbod van andere geluidseinen.

Het geven van andere dan de van overheidswege bij reglement bepaalde geluidseinen is verboden.

HOOFDSTUK VI.

Bijzondere bepalingen.

ARTIKEL 50.

Oploopen van sleeptreinen.

In bochten of in engten mogen in dezelfde richting varende sleeptreinen elkander niet voorbijvaren.

ARTIKEL 51.

Maatregelen omtrent snelheid, enz.

Stoomvaartuigen moeten hunne vaart verminderen en, zoo noodig, zoo hen daardoor geen onmiddellijk gevaar dreigt, stoppen, wanneer zij in de nabijheid zijn van :

a) Steigers, vaartuigen of booten voor dewelke hun golfslag gevaar zou opleveren;

- b) Baggervaartuigen;
- c) Lichters bezig met wrakken te lichten of ander werk;
- d) Vaartuigen geladen met buskruit of om 't even welke andere ontplofbare stoffen;
- e) In uitvoer zijnde werken, hetzij in de bedding, hetzij aan den oever van de rivier.

ARTIKEL 52.

Lichten en seinen voor stoomvaartuigen van den Rijkspolitiedienst in werking als praaiboot voor regeling van het verkeer.

Stoomvaartuigen van het Rijksloodswezen belast met het praaien van inkomende vaartuigen, moeten de volgende seinen voeren :

- a) *Bij dag.* — In top van den mast, een roode vlag van 1 meter lengte en 0^m80 hoogte met witte letter P;
- b) *Bij nacht.* — In afwijking van het bepaalde betreffende de lichten beschreven onder artikel 7 van dit reglement : aan of voor den mast, op een hoogte van ten minste 3 meter, een helder onafgebroken en rondschijnend wit licht en loodrecht daaronder, op een afstand van 50 centimeter, een helder onafgebroken en rondschijnend rood licht.

Aan stuurboord- en aan bakboordzijde, de groene en roode zijlichten voorgeschreven onder B en c van bedoeld artikel 7.

ARTIKEL 53.

Vervoer van ontplofbare, onvvlambare en andere gevaarlijke stoffen.

Het vervoer van buskruit en van andere gevaarlijke stoffen is onderworpen aan bijzondere bepalingen.

ARTIKEL 54.

Voorbehoud ten opzichte van de havenreglementen, enz.

De inhoud der voorschriften van dit reglement belet niet de handhaving door den gezagvoerder van bijzondere bepalingen, door de bevoegde overheid vastgesteld ten opzichte van de scheepvaart in een reede of in een of andere wateroppervlakte.

HOOFDSTUK VII.

Slotbepalingen.

ARTIKEL 55.

Een exemplaar van dit reglement aan boord hebben.

Aan boord van elk vaartuig, waarop krachtens artikel 1 dit reglement van toepassing is, moet een exemplaar daarvan aanwezig zijn.

ARTIKEL 56.

Overtredingen.

Overtredingen van de bepalingen van dit reglement worden gestraft overeenkomstig de wet van 6 Maart 1818 (Staatsblad n^o 12).

Art. 1. De overtredingen tegen de bepalingen, vastgesteld bij de algemeene maatregelen of reglementen van inwendig bestuur van den Staat, bij artikel 73 der grondwet vermeld, op welke geen straffen bij de wetten zijn, of zullen worden vastgesteld, zullen door de rechtbanken, naar gelang van den aard van het onderwerp, van de zwaarte van de overtreding, en der daarbij plaatsgehad hebbende onstandigheden, worden gestraft met een boete van ten minste tien en ten hoogste honderd gulden, of een gevangenis van ten minste één en ten langste veertien dagen, of met boete en gevangenis te zamen, mits binnen de evengenoemde beperkingen respectievelijk begrepen zijnde.

Art. 2. Ten einde de noodige kracht en klem te geven aan de reglementen of ordonnantiën, welke de staten-provinciaal, overeenkomstig en op den voet van het 146^{ste} artikel der grondwet, onder onze goedkeuring, in het belang der provinciën vermogen te maken, over zaken betreffende de gewone inwendige politie en economie, mitsgaders aan de plaatselijke verordeningen, betrekkelijk tot de huishoudelijke belangen der gemeenten, welke de gemeentebesturen, overeenkomstig en op den voet van het 155^{ste} artikel der grondwet vermogen vast te stellen, zullen tegen de overtreding derzelve, en in gevalle dien aangaande, bij reeds bestaande op verder te maken algemeene wetten, niet reeds mocht zijn, of in het vervolg zal worden gestatueerd, boeten of straffen mogen worden bedreigd, welke in evenredigheid staan met de mate van overtreding.

Art. 3. De bovengemelde reglementen of ordonnantiën van de staten-provinciaal zullen echter geen zwaardere straffen mogen bedreigen dan die van een geldboete ten hoogste van vijf en zeventig gulden, en van gevangenis uiterlijk voor den tijd van zeven dagen, hetzij afzonderlijk, ofwel beide de straffen te zamen genomen.

Art. 4. Insgelijks zullen de plaatselijke besturen bij hunne bovengemelde verordeningen geen zwaardere straffen kunnen opleggen dan :

- 1^o De besturen van steden welke één of meer leden van de provinciale staten voor den stedelijken stand benoemen, en meer dan 5,000 inwoners tellen, een geldboete van ten hoogste 50 gulden, en een gevangenis uiterlijk van drie dagen, hetzij afzonderlijk, of wel beide de straffen te zamen genomen;
- 2^o Die van steden, welke één of meer leden van de provinciale staten voor den stedelijken stand benoemen, doch minder dan 5,000 inwoners tellen, een geldboete van ter hoogste 25 gulden, en tevens een gevangenis uiterlijk voor den tijd van één dag, hetzij afzonderlijk, of wel beide te zamen genomen;
- 3^o Die van de andere gemeenten, een geldboete van 12 gulden, of een gevangenis van één dag, welke straffen echter niet gezamenlijk kunnen opgelegd worden.

Art. 5. Ingeval het bepaalde maximum van geldboete en gevangenis door een stedelijk of plaatselijk bestuur in eenig geval ongenoegzaam wordt gerekend om aan eenige door hetzelfde noodig

geoordeeld wordende verordening, de vereischte kracht en klem bij te zetten, zal dat bestuur een ontwerp van verordening, met zoodanig strafbepaling, als hetzelfde daarin zal dienstig achten, moeten voordragen aan de staten der provincie, welke de voordracht, vergezeld met derzelven consideratiën, aan ons zullen inzenden, ten einde dienaangaande ons goedvinden te vernemen; zullende wij alsdan zoodanige straffen statueeren als bevonden zal worden te behooren, echter niet te bovengaande hetgene bij artikel 1 bepaald is.

Art. 6. De wet van den 26ⁿ Januari 1815 en alle andere bepalingen, welke tegen de tegenwoordige wet mochten aanloopen, zijn en blijven vernietigd.

Lasten en bevelen, enz.

(Wet van 6 Maart 1818, omtrent de straffen tegen de overtreders van algemeene verordeningen uit te spreken of bij provinciale of plaatselijke reglementen vast te stellen.)

Onze Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, den 27ⁿ September 1926.

ALBERT.

Van 's Konings wege :

Voor den Minister van Spoorwegen, Zeewezen,
Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart, afwezig :
De Minister van Nijverheid, Arbeid
en Maatschappelijke Voorzorg,

J. WAUTERS.

Koninklijk besluit van 10 October 1905 waarbij het voeren van een bijzonder sein opgelegd is aan de vaartuigen die, in de reede Antwerpen, met den stroom afdrijven om zich naar de dokken of aan kaai te begeven.

LEOPOLD II, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Herzien Ons besluit van 31 December 1904, waarbij een bijzonder sein wordt opgelegd aan de vaartuigen die, op de Zeeschelde, met den stroom afdrijven om zich naar de Antwerpsche dokken of aan kaai te begeven;

Op voorstel van Onzen Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien,

Wij hebben besloten en Wij besluiten :

Artikel 1. Op het gedeelte der Schelde, begrepen tusschen het « Boomke » en een punt gelegen op één kolometer boven het Zuideruiteinde van de Antwerpsche kaaien, zal ieder stoom- of zeilvaartuig dat, om zich naar de dokken of aan kaai te begeven, met den stroom achterwaarts drijft, met behulp van een slippend anker of van eene sleepboot, zich bij tusschenpoozen van niet meer dan twee minuten doen erkennen door een sein bestaande uit vier korte stooten, met één langen stoot één seconde na den laatsten korten stoot.

Voormeld sein wordt gegeven :

Door middel van de sirene of van de stoomfluit, door de stoomboot onder stoom, die al of niet door eene sleepboot wordt geholpen;

Door middel van den misthoorn, door de stoomboot niet onder stoom of door het zeilschip, wanneer zij niet door eene sleepboot worden geholpen;

Door middel van de sirene of van de stoomfluit, door eene sleepboot die een zeilschip of eene stoomboot niet onder stoom helpt.

Art. 2. Dit besluit treedt in werking op 1 November 1905, datum waarop Ons voormeld besluit van 31 December 1904 vervalt.

Onze Minister van Spoorwegen, Posterijen en Telegrafien is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Laeken, den 10^e December 1905.

LEOPOLD.

Van 's Konings wege :

De Minister van Spoorwegen,
Posterijen en Telegrafien,

J. LIEBAERT.

**Koninklijk besluit houdende uitbreiding
der reede Antwerpen.**

ALBERT, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op voorstel van Onzen Minister van Verkeerswezen,

Wij hebben besloten en Wij besluiten :

Het koninklijk besluit van 24 Juli 1892, houdende reglement van politie voor de reeden Antwerpen en Austruweel, in te trekken en van en met 1 October 1930 te vervangen door de navolgende bepalingen :

Reeden van Antwerpen.

(van de richtingspalen op 1 kilometer boven het Zuidelijk uiteinde der kaden van Antwerpen tot aan het lichtbaken van de Belgische Sluis).

Artikel 1. De zeeschepen, die ter reede ankeren, blijven op behoorlijken afstand van elkander verwijderd en laten, zooveel mogelijk, een genoegzame bewegingsruimte over aan de vaartuigen die achteraan komen.

Art. 2. Schepen komen ten anker :

1° Stroomafwaarts vanaf de richtingspalen op 1 kilometer boven het Zuidelijk uiteinde der kaden van Antwerpen tot aan die van het « Boomke »;

2° Onder den rechteroever, bovenwaarts vanaf dwars het baken « Meestof ».

De binnenvaartuigen, alsmede de zeeschepen van kleinen diepgang, plaatsen zich zoo dicht mogelijk bij den linkeroever, wanneer ze in het eerstgenoemde stroomgedeelte ankeren. Komen ze ten anker in het tweede genoemde stroomgedeelte, dan moet dit geschieden zoo dicht mogelijk bij den rechteroever en in het Zuidelijk gedeelte.

Het midden van het vaarwater in genoemde stroomgedeelten is bestemd tot het liggen van groote schepen; zij mogen er maar komen liggen op de plaats die het loodswezen aanwijst.

De schepen, welke door het lossen op de reede geheel of gedeeltelijk gelicht zijn, veranderen van plaats op het bevel van het loodswezen, wanneer een schip van grooteren diepgang dezelfde ligging moet bezetten.

Art. 3. Het is aan de zeeschepen en binnenvaartuigen verboden te ankeren in het stroomgedeelte begrensd : ten Zuiden, door een lijn op 200 meter stroomopwaarts en evenwijdig getrokken met de lijn die de aanlegplaatsen van den spoorweg van het Land van Waas op beide oevers verbindt, en, ten Noorden, door een lijn op 200 meter stroomafwaarts en evenwijdig getrokken met de lijn die de aanlegplaatsen van de Staatsoverzetbooten op beide oevers verbindt.

Van zonsondergang tot zonsopgang mag geen roei-, zeil- of motorbootje binnen voormeld stroomgedeelte de reede in de breedte doorevaren.

Art. 4. De zeeschepen mogen niet blijven liggen tusschen de Noordelijke grenslijn van het in artikel 3 genoemde stroomgedeelte — hetwelk aan de Staatsoverzetbooten voorbehouden is — en den ingang van het Oude Dok, zonder toelating van het loodswezen dat hun hunne ligplaats zal aanwijzen.

Geen schip mag liggen tusschen het midden van het vaarwater en den rechterwal, vanaf de richtingspalen op 1 kilometer boven het Zuidelijk uiteinde der kaden van Antwerpen tot het beneden Palenhoofd.

Art. 5. Het loodswezen heeft het recht elk groot of klein vaartuig van plaats te doen veranderen bij verzuim der bepalingen van dit reglement.

Zoo de kapitein het bevel niet volvoert zoodra het hem mogelijk is, wordt proces-verbaal opgemaakt, en het loodswezen mag van ambtswege het vaartuig doen verhalen op de kosten en op risico van den overtreder.

Het vaartuig kan worden aangehouden totdat voldoende borg is gesteld.

Art. 6. Het is verboden aan ieder zeeschip of binnenvaartuig te zwaaien in het stroomgedeelte tusschen de hoofden der Royerssluis en die van het Oud Dok, gedurende het door het gewoon sein aangeduid uitvaren der vaartuigen en zoolang het sein, dat den toegang tot de dokken toelaat, niet geheschen is.

Van dien regel mag niet worden afgeweken dan in buitengewone omstandigheden. Hij is niet van toepassing op de zeeschepen bestemd naar de Antwerpsche kaaien beneden het Oud Dok.

Het is verboden aan zeeschepen en binnenvaartuigen te zwaaien vóór de hoofden van de Kruisschanssluis zoolang de seinen bijstaan voor het uitvaren van vaartuigen langs die sluis of wanneer vaartuigen, aan dewelke toelating tot binnenvaren verstrekt wordt, de sluismonding aanloopen.

Art. 7. De zeeschepen en binnenvaartuigen, bestemd naar de dokken, doen de noodige bewegingen om zich te schikken zonder andere vaartuigen te hinderen.

Art. 8. Elk zeeschip, geankerd op de reeden, moet, zoo het daar langer dan een tij vertoeft, vertuilen of een loods aan boord houden.

Art. 9. Elk vaartuig, liggend op de reeden, is verplicht op het dek de voldoende bemanning te houden om het zwaaien des vaartuigs

bij het kenteren van het tij te bewaken en de noodige bewegingen te doen indien het naderen van een ander schip het gieren van het vaartuig of het steken van den ketting vordert.

Art. 10. De zeeschepen en de binnenvaartuigen, die laden, lossen of ballasten, zijn verplicht eene presenning te plaatsen van het dek of de ladingpoort af tot in den lichter of den ballasthaalter, zoodat niets in de rivier kan vallen.

Art. 11. Elk vaartuig, geankerd of gemeerd aan de kaaien, moet de raas brassen, zoodat de in de nabijheid varende vaartuigen niet gehinderd worden.

De vaartuigen op anker mogen noch met touwen, noch met kettingen aan de kaai gemeerd zijn. Die aan de kaai liggen mogen geen anker in vollen stroom uit hebben.

Art. 12. De vaartuigen gemeerd aan de kaden stroomafwaarts van het Oud Dok mogen slechts eene rij lichters langs hun boord hebben. De aan de andere kaden van de rivier liggende vaartuigen mogen er drie hebben, met dien verstande dat vanaf den kademuur tot het buitenste vaartuig eene plaats van niet meer dan 45 meter van de reede mag ingenomen worden.

De aldus gemeerde binnenvaartuigen moeten voor- of achteruit de noodige ruimte laten voor het veilig manœuvreren van zeeschepen, dewelke van de kade vertrekken of er moeten aanleggen. Deze binnenvaartuigen hebben aan den kant der kade een anker klaar om te vallen; het anker aan den buitenkant wordt volkomen binnengehaald.

Het is aan aan de kade gemeerde vaartuigen voorgeschreven hunne ankers, aan de zijde van het vaarwater, binnen te halen.

De dukdalven gelegen tusschen de Kattendijk- en Royerssluizen mogen uitsluitend gebruikt worden voor het tijdelijk meren van binnenschepen die over geen mechanische voortstuwingsmiddelen beschikken.

De vaartuigen welke aldaar meren mogen, in Noordelijke richting, niet meer dan 5 meter buiten den Noordelijksten dukdalf uitsteken; de gezamenlijke breedte der gemeerde lichters mag niet grooter zijn dan 25 meter.

Stoom- en motorbinnenvaartuigen bestemd voor de Kattendijksluis moeten, in afwachting dat ze in de sluis kunnen opgenomen worden, ten anker komen onder den linkeroever.

In alle geval behoudt de bevoegde overheid het recht de plaats tusschen de Royers- en de Kattendijksluis gedeeltelijk of geheel te doen ontruimen.

Art. 13. Het is verboden vóór de stad Antwerpen kanonschoten of saluten te lossen na zonsonder- of vóór zonsopgang.

De vaartuigen mogen maar salueeren naar den kant der stad, wel te verstaan als zij in het midden der rivier zijn of dicht bij den linkerwal.

Art. 14. De vaartuigen zijn verplicht hunne vlag te hijschen telkens als zij daartoe uitnoodiging ontvangen van het loodswezen.

Art. 15. De voorschriften, onvermeld in dit reglement, voornamelijk ten opzichte van het voeren der lichten, het geven der seinen, de scheepswendingen, de gesleepte vloten, zijn die welke aangegeven zijn in het reglement omtrent de vaart op de Schelde tusschen de richtingspalen op 1 kilometer boven het Zuidelijk uiteinde der kade van Antwerpen en de Nederlandsche grens.

Art. 16. De overtredingen van dit reglement worden vastgesteld door processen-verbaal, volgens de aanwijzing van het loodswezen opgemaakt door een waterschout, en gestraft overeenkomstig de wet van 6 Maart 1818.

(Wet van 6 Maart 1818, zie bladz. 31.)

Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, den 10ⁿ September 1930.

ALBERT.

Van 's Konings wege :
De Minister van Verkeerswezen,
MAURICE LIPPENS.

20 Mei 1843. — Reglement ter uitvoering van artikel 9 van het tractaat van 19 April 1839, betreffende de uitoefening van het recht der visscherij en van den vischhandel.

Art. 5. Op deze verklaring, en behoudens betaling van het consentgeld, vastgesteld bij het afzonderlijk reglement van het land, dat zulks aangaat, zal door den agent en ter plaatse voorgeschreven aan den visscher eene akte van consent worden afgegeven tot het visschen op allerlei soorten van visch, welke akte goed zijn zal voor den tijd van een geheel jaar, te rekenen van den eersten der maand, volgende op die, in den loop waarvan hij zijne verklaring gedaan heeft, of geacht wordt gedaan te hebben.

In geen geval, zal het consentgeld voor de vergunning om de Wester-Schelde te bevisschen, hooger mogen zijn, dan dat hetwelk voor het consent op de Ooster-Schelde betaald wordt. Zoo ook zal het consentgeld voor de Belgische consenten om de Schelde te bevisschen beneden Antwerpen, niet hooger kunnen zijn, dan dat voor de consenten op de Schelde hooger op.

Art. 6. (Verklaring van 27 Februari 1890.)

De toelating zal den naam, de voornamen en de woonplaats van den visscher vermelden, alsmede de merkteekenen welke zijn vaartuig dragen moet, overeenkomstig het bepaalde bij de artikelen 6, 7, 8, en 9 der overeenkomst tot regeling van de visscherij in de Noordzee, buiten de territoriale wateren, gesloten te 's-Gravenhage, op 6 Mei 1882, tusschen België, Nederland, Duitschland, Denemarken, Frankrijk en het Vereenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Ierland, gewijzigd, voor zoover betreft artikel 8, § 5, door de verklaring, den 1ⁿ Februari 1889 te 's-Gravenhage geteekend.

Art. 6. De visschersschepen dragen het letterteeken van de haven, waar zij thuis behooren, en het nummer van inschrijving in de nummerreeks van die haven.

Art. 7. De naam van ieder visschersvaartuig, evenzeer als die van de haven, waar het schip thuis behoort, moeten in witte olieverf op zwarte ondergrond op het hek van het vaartuig worden gesteld in letters, die eene hoogte hebben van ten minste 8 centimeter en eene dikte van ten minste 12 millimeter.

Art. 8. Het letterteeken en het nummer moeten op eene duidelijk zichtbare wijze worden geplaatst ter veërszijden van den boeg van het schip op een afstand van ongeveer 8 of 10 centimeter beneden het potdeksel. Zij moeten geschilderd worden in witte olieverf op zwarten grond. Die afstand zal evenwel niet verplichtend zijn voor schepen van geringen tonneninhoud, waarop geen genoegzame ruimte onder het potdeksel zou overblijven.

De afmetingen van het letterteeken en het nummer zijn voor schepen van 15 ton en daarboven voor de hoogte 45 centimeter en voor de dikte 6 centimeter.

Voor schepen beneden 15 ton zijn deze afmetingen voor de hoogte 25 en voor de dikte 4 centimeter.

Dezelfde letterteekens en nummers moeten evenzeer in olieverf geschilderd worden aan weerszijden, van het groot zeil van het vaartuig, onmiddellijk boven den hoogsten rifband, en op zoodanige wijze, dat zij zeer zichtbaar zijn; zij worden op witte zeilen in zwarte verf geschilderd, op zwarte zeilen in witte verf, en op zeilen eener tusschenliggende tint in witte of zwarte verf, naar gelang de bevoegde hoogere overheid zulks het meest doeltreffend zal oordeelen.

Alle afmetingen van het letterteeken en het nummer op de zeilen zijn een derde grooter dan van die welke op den boeg geplaatst zijn.

Art. 9. De visscherschepen mogen geene andere namen, letters of nummers op de buitenzijde of op de zeilen voeren, dan die welke in artikelen 6, 7 en 8 dezer overeenkomst vermeld zijn.

(Art. 6, 7, 8 en 9 der overeenkomst gesloten te 's-Gravenhage, den 6^{en} Mei 1882, gewijzigd door de verklaring van 1^{sten} Februari 1889.)

Art. 7. Ieder visscher zal verplicht zijn om zijne akte van consent tot de visscherij aan boord te hebben, en dezelve, op de eerste aanvraag, aan de opzieners der visscherij, te vertoonen. Ten dien einde zullen de opzieners zich doen kennen door het hijschen eener vlag, waarvan beide regeeringen elkander wederkeerig de beschrijving zullen mededeelen.

Geen visscher zal zich mogen onttrekken, of trachten te onttrekken aan het onderzoek der opzieners, wanneer deze zich tot dat einde aan hem zullen vertoonen.

Art. 10. Een iegelijk, die, gedurende den tijd waarvoor eene der bij artikel 8 vermelde vergunningen verleend is, de kunstmatige mosselbanken of de weren van een anderen visscher vernield, of beschadigd zal hebben, of die op gezegde banken mosselen zal gevischt hebben of getracht te visschen, of visch uit de weren en netten zal gehaald hebben of gepoogd te halen, zal strafbaar zijn volgens de wetten van het land, waar deze overtreding gepleegd is.

Art. 14. Alle overtreding van het tegenwoordig reglement zal vervolgd en gestraft worden, overeenkomstig de wetten van het land, waarin dezelve heeft plaats gehad.

Art. 15. Telkens, wanneer in een der beide landen eene overtreding op het stuk der visscherij zal geconstateerd zijn, ten laste van een onderdaan van het andere land, en dat het bestuur der visscherij van het land, waarin die overtreding heeft plaats gehad, grond zal vinden tot vervolging, zal hetzelfde aan het bestuur der visscherij van het land waartoe de beschuldigde behoort, afschrift zenden van het proces-verbaal en van de gerechtelijke dagvaarding, en vervolgens aan hetzelfde den inhoud van het gevelde vonnis mededeelen.

Art. 17. Hij, die ingevolge het tegenwoordig reglement de visscherij uitoefent, zal gehouden zijn, op de eerste aanvraag daartoe, te doen blijken van zijne hoedanigheid van visscher, aan de beambten der in- en uitgaande rechten van de beide Staten, die zich aan zijn

boord zullen vervoegen, en zulks door het toonen van de akte van consent, welke aan hem, krachtens artikel 5 zal gegeven zijn. Bij gebreke hiervan, zal hij op geenerlei wijze genot kunnen hebben van de voorrechten, welke bij het volgend artikel worden toegestaan, ten ware hij binnen de veertien dagen doe blijken, dat hij vóór deze overtreding werkelijk eene acte van consent had bekomen; in dit laatste geval zal hij alleenlijk de kosten te dragen hebben van het proces-verbaal der overtreding.

Art. 18. De vaartuigen, welke op de voorschreven wijze gemerkt zijn, en alleenlijk dienen tot uitoefening der visscherij, zullen vrijelijk, zoowel bij nacht als bij dag, de kantoren der in- en uitgaande rechten, door beide gouvernementen daargesteld, kunnen gaande rechten, door beide regeeringen daargesteld, kunnen voorbijvaren zonder tot eenige verklaring gehouden te zijn.

Art. 19. De visschersvaartuigen mogen geene andere voorwerpen aan boord hebben, dan die welke dienen tot den dagelijkschen leeftocht der manschappen, het scheepstuig en het gereedschap voor de visscherij benoodigd, alsmede de voortbrengselen dier visscherij zelve.

Alle andere goederen of koopwaren zullen aangehouden en verbeurd verklaard worden, en daarenboven zal de schipper gestraft worden met eene boete van het tienvoud der rechten en accijnsen, waaraan de aangehouden artikelen onderworpen zijn, buiten en behalve de toepassing der straffen bij de wetten der respectieve Staten vastgesteld, indien er op de kusten of aan de oevers van den stroom eenige frauduleuse in- en uitvoer gepleegd ware, of daartoe een poging ware aangewend.

Art. 20. De visschersvaartuigen welke zich op den stroom of aan deszelfs monding bevinden, zullen onderworpen zijn aan de visitatie en het toezicht der beambten van den actieven dienst der in- en uitgaande rechten telkenmale wanneer deze zich tot dat einde bij dezelve zullen vervoegen.

De schippers of bestuurders zullen gehouden zijn die visitatie gemakkelijk te maken, en tot dat einde, op aanvraag der beambten, de vaart van hun vaartuig stoppen of verminderen.

Hij die zich aan de visitatie mocht onttrekken of pogen te onttrekken, zal gestraft worden volgens de wetten van het land waar deze overtreding zal gepleegd zijn.

Art. 21. Het is aan de schippers of bestuurders der visschersvaartuigen verboden om, behalve in geval zij zich werkelijk in nood bevinden, aan wal te komen of aan de kusten of oevers van den stroom hun vaartuig vast te leggen, elders dan aan die plaatsen of in die havens welke daartoe door de respectieve regeeringen zullen worden aangewezen, op boete van tien frank.

Art. 22. De schippers zijn verantwoordelijk voor de boeten welke ter zake van overtreding van dit reglement verbeurd worden, en hunne vaartuigen zullen kunnen worden aangehouden tot waarborg dier boeten, ten ware er behoorlijke borgtocht gesteld worde, met verkiezing van woonplaats in het land waar de overtreding zal gepleegd zijn.

.

**Wet van 5 Juni 1928 houdende herziening van het
Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en de
zeevisscherij.**

Art. 53. Wordt met dezelfde straffen gestraft, tenzij toepassing van een bijzondere wet een zwaardere straf ten gevolge heeft, elke kapitein of elke wachthebbende officier, die zich schuldig maakt aan een overtreding van de wetten en verordeningen betreffende de veiligheid van de scheepvaart.

Art. 54. De loods, schuldig aan de in de artikelen 52 en 53 bedoelde misdrijven, wordt gestraft met de aldaar voorziene straffen.

Art. 57. Wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot één maand en met geldboete van zes en twintig tot vijfhonderd frank of met een van die straffen alleen, al wie bij gebrek aan vooruitzicht of voorzorg de vernieling, de beschadiging, de verplaatsing of het losrukken veroorzaakt van de bakens, lichten of boeien of van alle andere toestellen, dienende tot veiligheid van de scheepvaart.

Indien de feiten opzettelijk worden gepleegd, wordt de schuldige gestraft op de wijze voorzien bij artikel 526 van het Wetboek van Strafrecht.

Art. 526. Met gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met geldboeten van zes en twintig frank tot vijfhonderd frank, wordt gestraft al wie vernielt, omwerpt, verminkt of beschadigt :

Graven, herdenkingsteekenen of grafsteenen ;

Monumenten, standbeelden of andere voorwerpen bestemd tot het algemeen nut of tot de openbare versiering en opgericht door de bevoegde overheid of met haar machtiging ;

Monumenten, standbeelden, schilderijen of welke kunstvoorwerpen ook, geplaatst in de kerken, tempels of andere openbare gebouwen.

(Art. 526 van het Wetboek van strafrecht.)

Indien de schuldige verzuimt aan de bevoegd overheid, zoodra hij kan, kennis te geven van de door hem veroorzaakte schade, is de gevangenisstraf ten minste vijftien dagen en de geldboete ten minste tweehonderd frank.

Onverminderd vorenstaande bepalingen, worden de aldaar bedoelde vernielde, beschadigde, meegesleepte, verplaatste of losgerukte bakens, lichten, boeien of andere toestellen op kosten van de vermoedelijk schuldige personen vervangen, tenzij zij bewijzen dat de schade een gevolg is van overmacht.

Art. 58. Wordt gestraft met geldboete van vijftig frank tot twee duizend frank, elke kapitein wiens schip niet voorzien is van de bij de reglementen vereischte uitwendige identiteitsmerken.

Bovendien kan gevangenisstraf van acht dagen tot zes maand uitgesproken worden tegen den kapitein die bedoelde merken vrijwillig uitwischt, wijzigt of bedekt.

Loi du 5 juin 1928 portant revision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime.

Art. 53. Sera puni des mêmes peines, à moins qu'une sanction plus forte ne résulte de l'application d'une loi particulière, tout capitaine ou tout officier de quart qui se sera rendu coupable d'une contravention aux lois et règlements relatifs à la sécurité de la navigation.

Art. 54. Le pilote coupable des infractions visées aux articles 52 et 53 ci-dessus est passible des peines y prévues.

Art. 57. Sera punie d'un emprisonnement de huit jours à un mois, et d'une amende de vingt-six francs à cinq cents francs ou d'une de ces peines seulement, toute personne qui par défaut de prévoyance ou de précaution a causé la destruction, la détérioration, le déplacement ou l'arrachement des balises, feux ou bouées ou de tous autres engins servant à la sécurité de la navigation.

Si ces faits ont été commis intentionnellement, le coupable sera puni des peines prévues par l'article 526 du Code pénal.

Art. 526. Sera puni d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de vingt-six francs à cinq cents francs, quiconque aura détruit, abattu, mutilé ou dégradé :

Des tombeaux, signes commémoratifs ou pierres sépulcrales ;

Des monuments, statues ou autres objets destinés à l'utilité ou à la décoration publique et élevés par l'autorité compétente ou avec son autorisation ;

Des monuments, statues, tableaux ou objets d'art quelconques, placés dans les églises, temples ou autres édifices publics.

(Art. 526 du Code pénal.)

Si le coupable a négligé, dès qu'il le pouvait, d'informer l'autorité compétente des dommages qu'il a causés, l'emprisonnement sera de quinze jours et l'amende de deux cents francs au moins.

Sans préjudice des dispositions ci-dessus, les balises, feux, bouées ou autres engins y visés, détruits, emportés, endommagés, déplacés ou arrachés seront remplacés aux frais des personnes présumées coupables à moins qu'elles ne prouvent que le dommage résulte d'un cas de force majeure.

Art. 58. Sera puni d'une amende de cinquante francs à deux mille francs, tout capitaine dont le navire ne portera pas les marques extérieures d'identité requises par les règlements.

L'emprisonnement de huit jours à six mois pourra, en outre, être prononcé contre le capitaine qui, volontairement, aura effacé, altéré ou masqué ces marques.

(Extrait du MONITEUR BELGE des 15-16 février 1932.)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS ET MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.

**Règlement pour la navigation sur l'Escaut maritime.
Navires à destination de l'écluse du Kruisschans.**

ALBERT, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu Notre arrêté du 27 septembre 1926 portant règlement pour la navigation sur la section de l'Escaut comprise entre une limite située à un kilomètre en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers et la frontière néerlandaise;

Vu Notre arrêté du 10 septembre 1930 portant extension de la rade d'Anvers;

Revu Notre arrêté du 25 septembre 1931 portant règlement pour la navigation sur l'Escaut maritime;

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports et de Notre Ministre des Travaux publics,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Les bâtiments à la montée ou à la descente, à destination de l'écluse de Kruisschans, doivent signaler cette destination en faisant entendre deux sons prolongés suivis de deux sons brefs.

Ce signal est émis, par les navires à la montée, depuis Liefkenshoek, par les navires à la descente, depuis le phare de la Perle.

Art. 2. Les bâtiments à destination de l'écluse du Kruisschans ne peuvent plus se rattraper, ni trémater dès qu'à la montée, ils ont dépassé la balise de « Belgische sluis » ou à la descente le phare de la Perle.

Art. 3. Notre arrêté précité du 25 septembre 1931 est rapporté.

Notre Ministre des Transports et Notre Ministre des Travaux publics sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 26 janvier 1932.

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Transports,
PHILIPPE VAN ISACKER.

Le Ministre des Travaux publics,
J. VAN CAENEGEM.

(Uittreksel uit het Staatsblad van 15-16 Februari 1952.)

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN EN MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN.

**Reglement betreffende de scheepvaart op de Zeeschelde.
Schepen bestemd voor de sluis der Kruisschans.**

ALBERT, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, **HEIL.**

Gelet op Ons besluit van 27 September 1926 houdende reglement betreffende de scheepvaart op de Schelde vanaf één kilometer boven het Zuiderlijk uiteinde der kaaien van Antwerpen tot aan de Nederlandsche grens;

Gelet op Ons besluit van 10 September 1950 houdende uitbreiding der reede Antwerpen;

Herzien Ons besluit van 25 September 1951 houdende reglement betreffende de scheepvaart op de Zeeschelde;

Op voorstel van Onzen Minister van Verkeerswezen en Onzen Minister van Openbare Werken,

Wij hebben besloten en Wij besluiten :

Artikel 1. De op- of afvarende schepen, die voor de sluis der Kruisschans bestemd zijn, geven zulks te kennen door middel van twee lange gevolgd door twee korte stooten.

Dit sein wordt gegeven, door opvarende schepen vanaf Liefkenshoek, door afvarende schepen vanaf het vuur der Perel.

Art. 2. Schepen die voor de sluis der Kruisschans bestemd zijn mogen elkander onderling niet meer oploopen en voorbijvaren, eenmaal dat zij, opvarende, voorbij het baken der Belgische sluis, of afvarende, voorbij het vuur der Perel gekomen zijn.

Art. 3. Ons voornoemd besluit van 25 September 1951 is ingetrokken.

Onze Minister van Verkeerswezen en Onze Minister van Openbare Werken zijn, elk wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, den 26ⁿ Januari 1952.

ALBERT.

Van 's Konings wege :

De Minister van Verkeerswezen,

PHILIPPE VAN ISACKER.

De Minister van Openbare Werken,

J. VAN CAENEDEM.

TABLE DES MATIÈRES

	Pages.
Arrêté royal du 10 septembre 1930 portant revision du règlement de police de la partie de l'Escaut maritime comprise entre un point situé à un kilomètre en amont des quais d'Anvers et la frontière néerlandaise	1 à 8
Règlement pour la navigation sur la section de l'Escaut comprise entre une limite située à un kilomètre en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers et la frontière néerlandaise	9 à 30
Arrêté royal du 10 octobre 1905 imposant un signal spécial aux navires qui, dans la rade d'Anvers, manœuvrent pour se rendre aux bassins ou à quai	31
Arrêté royal du 10 septembre 1930 portant extension de la rade d'Anvers	32 à 35
20 mai 1843. Règlement pour l'exécution de l'article 9 du traité du 19 avril 1839, relativement à la pêche et au commerce de pêcherie (extrait)	36 à 38
Loi du 5 juin 1928 portant revision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime (extrait)	39

ADMINISTRATION DE LA MARINE

Arrêté royal portant revision du règlement de police de la partie de l'Escaut maritime comprise entre un point situé à 1 kilomètre en amont des quais d'Anvers et la frontière néerlandaise. (Arrêté Royal du 24 août 1892.)

ALBERT, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Vu l'arrêté royal du 24 août 1892 portant règlement de police de la partie de l'Escaut maritime comprise entre le lieu dit « Melkhuis » (origine amont de la rade d'Anvers) et la frontière néerlandaise;

Vu l'arrêté royal du 10 octobre 1905 déterminant l'origine d'amont de la rade d'Anvers;

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports, de Notre Ministre des Travaux publics, de Notre Ministre de l'Intérieur et de l'Hygiène et de Notre Ministre des Finances,

Nous avons arrêté et arrêtons :

A partir du 1^{er} octobre 1930, les arrêtés royaux antérieurs relatifs à la police de la navigation de la partie de l'Escaut maritime comprise entre un point situé à un kilomètre en amont des quais d'Anvers et la frontière néerlandaise sont rapportés et remplacés pour la même partie du fleuve par le règlement ci-après :

Interprétation.

Article 1^{er}. On entend dans le présent règlement par :

a) « Bâtiment » : tout vaisseau, navire, bateau, embarcation, radeau, flotteur, y compris tout hydravion utilisé pour la navigation sur la mer, sur les rivières ou sur les canaux;

b) « Capitaine » : toute personne chargée de la conduite du bâtiment; celui qui remplace le capitaine est également désigné sous cette qualification;

c) « Agents de l'administration », « agents de la navigation » et « préposés à la surveillance du fleuve », les fonctionnaires et agents indiqués à l'article 26 du présent règlement sous les n^{os} 1 et 3.

Conditions requises pour être admis à naviguer.

Art. 2. Les navires de mer portent leur nom et celui de leur port d'attache en lettres distinctes sur la poupe.

Stationnement, chargement, déchargement, port.

Art. 3. Dans les ports, si les bâtiments sont disposés sur plusieurs rangs, les plus voisins de la rive doivent servir de passage pour les communications entre le quai et les bâtiments qui en sont plus éloignés.

Cependant aucun chargement ou déchargement ne peut se faire de cette manière, sauf l'exception prévue par l'article 10.

Art. 4. Les bateaux, trains ou radeaux en stationnement sont gardés de jour et de nuit.

Art. 5. Les trains et radeaux ne peuvent pas séjourner dans les ports.

Dans les quarante-huit heures de leur arrivée à destination, à moins d'une autorisation spéciale du chef de service administratif compétent, ils sont démontés et tirés sur la rive. Ces opérations s'effectuent de manière à ne pas gêner la navigation.

Bateaux coulés bas ou échoués.

Art. 6. A. Le propriétaire ou le capitaine d'un bâtiment échoué ou coulé bas, de quelque manière et pour quelque cause que ce soit, est tenu immédiatement après l'accident :

1° D'en donner avis, par la voie la plus rapide, à tout préposé de la navigation de la police maritime, du pilotage ou du service d'entretien de la voie navigable le plus proche, ainsi qu'au poste des douanes le plus voisin;

2° De signaler le bâtiment échoué ou coulé bas de la manière prescrite par l'article 19 de l'arrêté royal du 26 septembre 1926, réglementant la navigation sur la partie de l'Escaut maritime délimitée dans le préambule du présent arrêté.

(Art. 19 de l'arrêté royal du 26 septembre 1926, voir page 17.)

Il en est de même de toute épave ou objet coulé bas de telle sorte qu'il puisse en résulter un danger ou une entrave pour la navigation.

B. Tout propriétaire ou capitaine d'un bâtiment échoué ou coulé bas dans les conditions visées à l'alinéa final du litt. A ci-dessus, et le propriétaire de l'épave ou de l'objet coulé bas sont tenus de les remettre à flot et de dégager la passe navigable dans le délai prescrit par le service ou par le fonctionnaire compétent.

C. Si le propriétaire ou le capitaine n'a pas assuré de la manière prescrite le signalement du bâtiment échoué ou coulé ou de l'épave ou si, dans les délais qui lui ont été assignés conformément au littéra précédent, il n'a pas opéré le renflouement du bâtiment, le relèvement de l'épave ou le dégagement de la passe navigable, de même que, en cas d'urgence, dont le service administratif compétent est seul juge, ou lorsque le propriétaire et le capitaine sont inconnus, le chef de ce

service peut faire procéder d'office, aux frais, risques et périls du propriétaire ou du capitaine, au signalement, au renflouement ou au relèvement, à la destruction du bâtiment ou des objets échoués ou coulés, ainsi qu'à toute mesure jugée nécessaire pour la sécurité ou la liberté de la navigation, la sauvegarde du régime ou la conservation de la voie navigable.

Il est dressé inventaire de tout matériel ou objet ainsi relevé.

D. Le propriétaire ou le capitaine seront tenus envers l'Etat de tout débours effectué pour l'exécution des mesures d'office prises conformément au littéra précédent; le montant de ces débours est établi par un état certifié par le chef du service administratif compétent.

E. Le chef du service administratif compétent peut exiger avant d'entamer l'exécution des mesures d'office, la consignation par le propriétaire ou par le capitaine de la somme jugée nécessaire pour couvrir le coût de cette exécution. La consignation de cette somme peut être remplacée par un cautionnement jugé suffisant par le service et sans frais pour celui-ci.

F. A défaut de consignation ou de cautionnement suffisant, le bâtiment sauvé, ses débris et les objets retirés et sauvés sont constitués en gage de l'ensemble des frais exposés par l'administration. Celle-ci fait procéder à la vente à concurrence du montant de ses débours ou du montant de ceux-ci non couverts par la consignation ou le cautionnement. Les débris et objets non vendus demeurent à la disposition des ayants droit.

G. Si le bâtiment, ses débris ou les objets retirés ne sont pas reçus par le propriétaire ou par le capitaine ou si le propriétaire et le capitaine sont inconnus, le service administratif compétent procède, après y avoir donné la publicité visée au présent littéra, à la vente de ces débris ou objets et le produit de la vente est versé à la caisse des consignations au profit du propriétaire intéressé s'il est connu ou de qui justifiera de ses droits, le tout après déduction du montant des débours visés au littéra F.

L'administration demeure étrangère à la répartition entre les intéressés des sommes ainsi consignées. Si aucun acheteur ne se présente, l'administration dispose du bâtiment, des débris ou objets relevés ou les détruit aux frais des propriétaires intéressés.

Lorsque le propriétaire et le capitaine sont inconnus, le chef du service administratif compétent publie dans deux des journaux les plus répandus de l'endroit deux avis, à quinze jours d'intervalle, du sauvetage opéré, en indiquant les marques et signaux distinctifs de ces biens et invitant tout prétendant droit à présenter sa réclamation dans un délai de trente jours à compter de la date de la publication du dernier avis. Après ce délai, l'administration dispose du bâtiment, des débris ou objets retirés de la manière indiquée ci-dessus.

H. Le bâtiment sauvé, ses débris et les objets retirés et sauvés sont placés sous la garde de la douane à l'endroit qu'elle désigne. Leur vente par l'administration compétente a lieu sous la condition que les formalités douanières pour la déclaration, la vérification et l'acquittement des droits et taxes éventuellement dus soient remplies avant tout enlèvement ou prise de possession par les intéressés.

Art. 7. Les dispositions qui précèdent sont applicables à la cargaison du bateau coulé bas.

Bateaux faisant un service régulier.

Art. 8. Est qualifié régulier, le service des bateaux qui partent et arrivent à jours et à heures fixes et ne s'arrêtent qu'à des ports déterminés.

Art. 9. Tout bateau transportant des passagers doit être en possession d'un permis de navigation valable délivré par le service de l'inspection maritime.

Art. 10. Sauf dans les sas et aux endroits munis d'escaliers, l'embarquement et le débarquement des voyageurs se font au moyen de passerelles mobiles bordées de garde-corps de chaque côté. Si un bateau à service régulier ne peut accoster directement un débarcadère près duquel se trouve déjà un bateau en stationnement, ce dernier sert au passage des voyageurs et des marchandises à destination ou en provenance du bateau arrivé en dernier lieu. Le passage d'un bateau à l'autre s'opère au moyen d'une passerelle.

Art. 11. Le tableau des heures de départ et d'arrivée est affiché aux embarcadères.

Bâtiments à propulsion mécanique.

Art. 12. Les propriétaires et les patrons des bâtiments à propulsion mécanique nationaux doivent se conformer aux règlements en ce qui concerne la police des machines à vapeur.

Art. 13. Le maximum d'immersion des bâtiments à propulsion mécanique d'intérieur est, sur les indications des experts-jaugeurs, tracé et maintenu en couleur vive sur les flancs du bâtiment.

L'accomplissement de cette formalité est constaté par un procès-verbal en deux expéditions.

L'une d'elles est remise au capitaine, qui est tenu de la reproduire à chaque réquisition des agents de la navigation.

Il est défendu de charger les bâtiments de manière à faire immerger la ligne d'immersion.

Travaux en cours d'exécution.

Art. 14. Les travaux en cours d'exécution dans le fleuve ou le long de ses rives sont signalés, le jour par des drapeaux rouges et la nuit par des lumières rouges surmontées de lumières vertes ayant une portée d'au moins un mille marin (1,800 mètres).

Jaugeage des bateaux.

Art. 15. Les bateaux d'intérieur peuvent être jaugés à Anvers.

Transport des poudres et autres matières dangereuses.

Art. 16. Les transports des poudres et autres matières dangereuses sont régis par des règlements spéciaux.

Conservation de la voie navigable et de ses dépendances.

Art. 17. Les terrains grevés de la servitude de halage sont soumis aux prescriptions de l'article 7 du titre XXVIII de l'ordonnance du 13 août 1669.

Les propriétaires des héritages aboutissant aux rivières navigables laisseront le long des bords vingt-quatre pieds au moins de place en largeur, pour chemin royal et trait des chevaux, sans qu'ils puissent planter arbres, ni tenir clôture ou haies plus près que trente pieds du côté que les bateaux se tirent, et dix pieds de l'autre bord, à peine de cinq cents livres d'amende, confiscation des arbres, et d'être les contrevenants contraints à réparer et remettre les chemins en état à leurs frais.

(Art. 7 du titre XXVIII de l'ordonnance du 13 août 1669, portant règlement général pour les eaux et forêts.)

Les propriétaires et les locataires des biens bordant le fleuve placent et entretiennent en bon état sur les fossés, criques, canaux d'évacuation ou d'irrigation établis à leur profit et qui débouchent dans le fleuve, des passerelles d'une largeur suffisante et de 0^m45 au moins pour assurer la continuité du halage; ces passerelles sont munies du côté opposé à la rivière d'un garde-corps peint en blanc.

Art. 18. Il est défendu, à moins d'une autorisation spéciale, d'exécuter aucun ouvrage, de faire aucune plantation, d'opérer aucune fouille ou extraction quelconque ni de faire aucun dépôt dans le lit du fleuve, sur ses berges et autres dépendances.

Des dépôts de marchandises peuvent temporairement et pour une courte durée être tolérés sur les dépendances du fleuve moyennant autorisation en due forme et limitative, délivrée par le chef du service administratif compétent.

Dans tous les cas, il est interdit d'embarrasser les quais et rivages de toute entrave à la circulation, dans l'espace réservé au halage et au marche-pied.

Art. 19. Il est défendu :

- 1° De détourner directement ou indirectement l'eau du fleuve;
- 2° De dégrader ou endommager son lit ou ses dépendances;
- 3° De jeter dans la voie navigable les restes des feux de machines; ces restes doivent être conservés jusqu'à l'arrivée à destination et être montrés à toute réquisition des agents de l'administration;

De laisser flotter ou couler dans le lit ou dans les fossés et rigoles qui en dépendent, aucun objet qui puisse en relever le fond, gêner la navigation ou porter obstacle au libre écoulement des eaux et aucune matière qui puisse altérer ou salir celles-ci;

4° D'entraver d'une manière quelconque la circulation sur les chemins de halage, digues ou francs-bords, et d'attacher des cordages aux arbres, aux garde-corps, aux poteaux des lignes électriques, aux bornes kilométriques, etc.

Art. 20. A moins d'être muni d'une autorisation du Ministre compétent, il est interdit :

- 1° De circuler avec des chevaux autres que ceux exerçant le halage ou avec des voitures sur les digues et chemins de halage qui ne constituent pas des chemins publics;

2° De laisser circuler ou paître aucune espèce de bétail sur les dépendances du fleuve, et

3° De porter entrave à la servitude de halage.

Les chevaux et les bestiaux trouvés sans conducteur sont mis en fourrière aux frais des délinquants.

Les interdictions de cet article ne s'appliquent pas aux riverains qui conservent, sur leurs biens, les droits compatibles avec la servitude de halage et de marche-pied.

Art. 21. Lorsque le fleuve commence à charrier des glaces ou menace de déborder, tous objets susceptibles d'être entraînés ou de causer des accidents sont immédiatement enlevés par les riverains intéressés, faute de quoi ceux-ci assument toute responsabilité.

Art. 22. Les ouvrages de prise d'eau sont entretenus en bon état; les vannes sont bien étanches et leur manœuvre est faite conformément aux ordres des agents du service administratif compétent, en temps de pénurie d'eau, de crues ou de débâcles.

Art. 23. Tout capitaine qui engage son bâtiment dans des eaux qui ne sont pas assignées à la navigation soit par des prescriptions réglementaires, soit par le balisage, s'y aventure à ses risques et périls sans préjudice des articles 6 et 25 du présent arrêté.

Art. 24. Sans préjudice des peines édictées par l'article 25 du présent règlement, les propriétaires et capitaines des bâtiments et tous usagers quelconques du fleuve ou de ses dépendances sont responsables envers l'Etat de tous dégâts occasionnés par eux au fleuve, à ses dépendances et aux ouvrages d'art.

Néanmoins, les propriétaires ou capitaines de bâtiments remorquant des bateaux d'intérieur sont responsables envers l'Etat des avaries et dégradations faites au fleuve, à ses dépendances et aux ouvrages d'art par un quelconque des bateaux de la traîne. Dans le cas où la traîne est conduite par plusieurs remorqueurs, ceux-ci sont tenus solidairement envers l'Etat. Par contre, les propriétaires ou capitaines de navires de mer sont responsables envers l'Etat des avaries et dégradations faites au fleuve, à ses dépendances et aux ouvrages d'art par les remorqueurs qui les tractionnent ou les assistent.

Les avaries et dégradations faites au fleuve, à ses dépendances et aux ouvrages d'art sont réparées par les soins du service administratif compétent aux frais des usagers qui sont responsables, aux termes des dispositions qui précèdent. Le montant de la dépense exposée de ce chef par l'Etat est augmentée de 10 p. c. pour frais généraux d'administration, sans que cette majoration puisse être inférieure à 10 francs.

Les usagers responsables sont tenus de fournir caution à la satisfaction de l'administration ou de consigner immédiatement soit en mains de l'agent qui a constaté le dommage, soit en mains du caissier de l'Etat désigné par lui, la somme estimée nécessaire pour couvrir l'Etat de ses dépenses et frais. Le refus est passible des peines comminées par l'article 25 ci-après.

Si l'avarie est causée par un bâtiment et qu'il y a lieu de croire qu'il quittera le pays avant que les garanties prédites aient été fournies, le fonctionnaire ou agent compétent provoque la mise à la chaîne.

Pénalités, mesures d'office, procès-verbaux.

Art. 25. Toute infraction au présent règlement, tout refus d'obtempérer à un ordre réglementaire donné par un des agents mentionnés à l'article suivant, sont punis des peines comminées par l'article 1^{er} de la loi du 6 mars 1818.

(Art. 1^{er} de la loi du 6 mars 1818.)

Les infractions aux dispositions arrêtées par les mesures générales ou règlements d'administration intérieure de l'Etat, mentionnées dans l'article 73 de la loi fondamentale, à l'égard desquelles les lois n'ont point déterminé ou ne détermineront pas dans la suite des peines particulières, seront punies par les tribunaux d'après la nature de l'objet, la gravité de l'infraction et les circonstances qui l'auront accompagnée, d'une amende qui ne pourra excéder cent florins, ni être moindre de dix florins, ou d'un emprisonnement d'un jour au moins, et de quatorze jours au plus, ou, enfin, d'une amende et d'un emprisonnement réunis, mais qui ne pourront, respectivement, excéder le maximum qui vient d'être indiqué.

Art. 26. Sont spécialement chargés de l'exécution du présent règlement et des règlements particuliers :

1° Les ingénieurs et conducteurs de Ponts et Chaussées, ainsi que les agents préposés à la garde et à la police des dépendances du fleuve;

2° Le contrôleur et les agents spécialement attachés au service de la perception des droits de navigation;

3° Les fonctionnaires de l'administration de la Marine;

4° La gendarmerie nationale;

5° Les fonctionnaires chargés de la police communale des localités traversées ou longées par le fleuve.

Art. 27. A. Lorsqu'un bâtiment est amarré d'une façon insuffisante ou de façon à gêner le passage et, en général, chaque fois qu'il s'agit d'assurer la liberté ou la sécurité de la navigation, de faciliter l'écoulement des eaux ou de sauvegarder les intérêts du fleuve, les fonctionnaires et agents que la chose concerne sont autorisés à prescrire aux propriétaires et capitaines les mesures qu'ils jugent nécessaires, alors même qu'elles ne seraient pas prévues par les règlements.

Les propriétaires ou capitaines sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres ainsi donnés. Faute de ce faire ou s'ils ne sont pas présents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office à leurs frais, risques et périls. L'état de ces frais est vérifié et arrêté par le chef du service administratif compétent; le montant en est majoré de 10 p. c. avec minimum de 10 francs, ainsi qu'il est prescrit à l'article 24 ci-dessus.

B. Le chef du service du pilotage et ses agents peuvent interdire ou suspendre momentanément le départ de tout bâtiment ou la circulation sur tout ou partie des eaux visées au présent arrêté, lorsque les conditions atmosphériques sont de nature à provoquer des accidents.

Art. 28. A. Lorsqu'un bâtiment est coulé ou menace de couler bas, lorsqu'il est amarré d'une façon insuffisante ou placé de façon à présenter du danger pour les ouvrages d'art, les fonctionnaires et agents des services maritimes de l'Escaut sont autorisés à prescrire aux capitaines les mesures qu'ils jugent nécessaires, alors même qu'elles ne sont pas prévues au présent règlement.

B. Les capitaines sont tenus de se conformer immédiatement aux ordres ainsi donnés. Faute de ce faire, ou s'ils ne se trouvent pas présents, les mesures prescrites peuvent être exécutées d'office à leurs frais.

L'état de ces frais est vérifié et arrêté par le chef du service administratif compétent; le montant en est majoré de 10 p. c. avec minimum de 10 francs, ainsi qu'il est prescrit à l'article 24 ci-dessus.

C. Les fonctionnaires et agents visés ci-dessus ont le droit de détacher ou de couper les amarres des bâtiments amarrés, lorsqu'ils jugent nécessaire de recourir à cette mesure.

Art. 29. Les administrations communales, la gendarmerie et toutes personnes revêtues d'une autorité publique doivent, si elles en sont requises, prêter main-forte pour l'exécution du présent règlement.

Art. 30. Il peut être appelé au Directeur en chef des Services maritimes de l'Escaut ou à l'Ingénieur en chef, Directeur compétent des décisions des fonctionnaires ou agents préposés à la surveillance du fleuve et à Notre Ministre des Travaux Publics des décisions de cet ingénieur en chef, sans préjudice de l'exécution immédiate de ces décisions, s'il y a urgence.

Notre Ministre des Transports, Notre Ministre des Travaux Publics, Notre Ministre de l'Intérieur et de l'Hygiène et Notre Ministre des Finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 10 septembre 1930.

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Transports,
MAURICE LIPPENS.

Le Ministre des Travaux Publics,
J. VAN CAENEGEM.

Le Ministre de l'Intérieur
et de l'Hygiène,
H. BAELS.

Le Ministre des Finances,
B^{on} M. HOUTART.

**Règlement pour la navigation sur la section de
l'Escaut comprise entre une limite située à un
kilomètre en amont de l'extrémité Sud des
quais d'Anvers et la frontière néerlandaise.
(Arrêté royal du 27 septembre 1926.)**

ALBERT, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Revu Notre arrêté royal du 24 juillet 1892, relatif à la navigation sur la section belge de l'Escaut en aval du *Melkhuis*, limite amont des quais d'Anvers modifié en dernier lieu par Notre arrêté du 20 septembre 1923;

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,

Nous avons arrêté et arrêtons :

A partir du 1^{er} octobre 1926, l'arrêté royal du 24 juillet 1892 visé ci-dessus, tel qu'il a été modifié à ce jour et y compris l'arrêté royal du 28 mai 1909, est rapporté et remplacé par le règlement suivant pour la navigation sur le bas Ecaut entre une limite située à un kilomètre en amont de l'extrémité Sud des quais d'Anvers et la frontière néerlandaise.

CHAPITRE 1^{er}.

Dispositions générales.

ARTICLE 1^{er}.

Applicabilité du règlement.

Le présent règlement est applicable, sauf dispositions spéciales arrêtées ou à arrêter par Nous, à tous les bâtiments, tant navires de mer que bateaux d'intérieur, qui se trouvent sur l'Escaut entre une limite déterminée par la frontière néerlandaise et par l'alignement de deux balises placées à un kilomètre en amont de l'extrémité Sud des quais d'Anvers.

ARTICLE 2.

Signification de quelques expressions utilisées dans ce règlement.

1. Pour l'application de ce règlement, on considère comme bâtiment à vapeur tout bâtiment qui peut être mû par sa propre puissance mécanique. Les prescriptions de ce règlement imposées aux *bâtiments à vapeur qui font route* s'appliquent à tout bâtiment mû par sa propre puissance mécanique, qu'il se serve ou non de ses voiles et aussi

pendant que ses machines sont momentanément arrêtées durant les manœuvres et que le bâtiment ait ou non de l'erre.

Les prescriptions imposées par ce règlement à des *bâtiments à voiles qui font route* s'appliquent aussi aux bâtiments à vapeur lorsque ceux-ci ne faisant pas usage en vue de leur marche de leur propre puissance mécanique, *se trouvent sous voiles*.

2. On doit considérer en outre :

a) Un bâtiment qui n'est ni à l'ancre, ni amarré, ni échoué, comme faisant route;

b) Le temps entre le lever et le coucher du soleil, comme jour;

c) Le temps entre le coucher et le lever du soleil, comme nuit.

3. Dans ce règlement, on entend par :

a) Un son bref, un signal phonique d'une durée d'environ une seconde;

b) Un « son prolongé », un signal phonique de quatre à six secondes de durée;

c) Un « son continu », un signal phonique de dix secondes ou plus de durée.

4. Le mot « visible » dans ces règlements, lorsqu'il s'applique à des feux, veut dire visible par une nuit noire avec une atmosphère pure.

5. On comprend également dans ces règles par capitaine ou patron celui qui remplace le capitaine ou le patron.

6. Pour l'application de ce règlement, le terme « navire » vise tout bâtiment affecté habituellement ou destiné principalement à la navigation en mer.

ARTICLE 3.

Fixation des dimensions des navires.

1. Lorsque, en vue de l'application d'un article quelconque de ce règlement, la connaissance d'une dimension du bâtiment est indispensable, cette dimension sera reprise de la lettre de jauge pour autant que cette pièce se trouve à bord.

2. En l'absence de lettre de jauge, les dimensions pourront être mesurées ou estimées par les personnes chargées, en vertu de l'article 5, de l'application de ce règlement; les dimensions ainsi mesurées ou estimées seront admises comme exactes.

ARTICLE 4.

Responsabilité du capitaine ou du patron et obligations des membres de l'équipage.

1. Le capitaine ou patron est responsable de l'observation des prescriptions de ce règlement; il est tenu de prendre, à cet effet, toutes les mesures nécessaires.

2. Les membres de l'équipage sont tenus de prêter leur entière collaboration, même sans avoir reçu des ordres du capitaine ou du patron.

3. Les membres de l'équipage sont tenus d'obéir à tous les ordres qui leur sont donnés par le capitaine ou le patron en vue de l'exécution de ce règlement.

4. Le capitaine ou patron est tenu, sur les eaux dont la largeur ou la profondeur réduite ou momentanément réduite exige un surcroît de précautions, de se conformer aux prescriptions et aux ordres qui sont donnés pour leur traversée par les personnes mentionnées à l'article 5 comme chargées de veiller à l'application de ce règlement.

ARTICLE 5.

Fonctionnaires, etc., chargés de l'exécution de ce règlement.

L'exécution de ce règlement est confiée :

- a) Aux fonctionnaires et agents du pilotage, de la police maritime et de l'inspection maritime;
- b) Aux fonctionnaires et agents du service des Ponts et Chaussées chargés par le Ministre des Travaux Publics de la surveillance des voies navigables ou d'une partie de celle-ci;
- c) A la police de l'Etat ou la police communale, la gendarmerie comprise;
- d) Aux fonctionnaires chargés de la surveillance des pêcheries.

CHAPITRE II.

Prescriptions relatives aux feux et signaux.

ARTICLE 6.

Feux et signaux.

1. Les bâtiments doivent porter la nuit, par tous les temps, les feux prescrits dans les articles suivants.

2. Sauf ce qui est stipulé à ce sujet dans les règlements spéciaux, il est interdit de montrer d'autres feux qui pourraient être pris pour les feux prescrits. La même règle s'applique de jour à l'égard des signaux prescrits.

3. De même, il est interdit à tous bâtiments faisant route ou non, d'utiliser des lumières aveuglantes pouvant constituer un danger ou un inconvénient pour d'autres bâtiments. Cette dernière défense ne s'applique pas aux bâtiments au service de l'Etat ni à ceux qui exercent un service public de surveillance et de police.

4. Les navires qui tombent sous l'application du règlement ayant pour objet de prévenir les abordages en mer édicté par l'arrêté royal du 31 mars 1897, modifié par celui du 12 avril 1906, sont tenus de conserver aux feux prescrits au présent règlement, l'intensité prévue au règlement précité.

ARTICLE 7.

Feux des bâtiments à vapeur faisant route.

1. Un bâtiment à vapeur doit porter, lorsqu'il fait route, les feux ci-après décrits :

A) *Feu de tête de mât.*

2. Au mât de misaine ou à l'avant de ce mât et à défaut d'un tel mât sur la partie avant du navire, un feu projetant une lumière

blanche, brillante, uniforme et ininterrompue, sur un arc de l'horizon de 20 quarts ou rhumbs du compas, soit 10 quarts de chaque bord, c'est-à-dire depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers de chaque bord.

3. Ce feu doit, sur les bâtiments à vapeur de moins de 32 mètres de long, être porté à une hauteur d'au moins 2 mètres au-dessus du plat bord et dans tous les cas, il doit être plus élevé que les feux de côté décrits, sub B et C. Sur tous les autres bâtiments à vapeur, il doit être porté à une hauteur au-dessus du plat bord qui ne soit pas inférieure à la largeur du bâtiment, étant entendu que le feu ne doit pas être porté à plus de 12 mètres au-dessus du plat bord.

4. Le feu doit être visible d'une distance d'au moins 3,000 mètres.

B) *Feu de côté vert.*

5. A tribord, un feu qui montre une lumière verte uniforme et ininterrompue sur un arc de l'horizon de 10 quarts ou rhumbs du compas et disposé de manière à projeter sa lumière depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers.

C) *Feu de côté rouge.*

6. A bâbord, un feu qui montre une lumière rouge uniforme et ininterrompue sur un arc de l'horizon de 10 quarts du compas et disposé de manière à projeter sa lumière depuis l'avant jusqu'à 2 quarts sur l'arrière du travers.

7. Les feux de côté mentionnés sub B et C doivent être visibles d'une distance de 1,500 mètres au moins. Les fanaux doivent être munis, du côté du bâtiment, d'un écran peint de même couleur que le feu qui en rayonne, s'avancant au moins de 40 centimètres en avant de la face antérieure du fanal, de telle sorte que le feu vert de tribord ne puisse être aperçu de bâbord et que le feu rouge de bâbord ne puisse être aperçu de tribord.

8. Ces feux peuvent, sur des bâtiments à vapeur de moins de 10 mètres de longueur, être portés l'un à côté de l'autre ou dans un fanal (combiné) sur ou près de l'étrave, à condition de satisfaire aux prescriptions précitées. Lorsque ces feux sont portés dans un fanal (combiné), ils doivent être munis, à la séparation des secteurs vert et rouge à l'extérieur de la glace, d'un écran, s'étendant de 0^m15 au moins dans la direction de l'axe longitudinal du bâtiment.

D) *Feu de poupe.*

9. A l'arrière, un feu qui projette une lumière blanche, uniforme et ininterrompue sur un arc de l'horizon de 12 quarts ou rhumbs du compas, soit sur 6 quarts de chaque bord à partir de l'arrière.

10. Ce feu doit être visible d'une distance d'au moins 1,000 mètres.

ARTICLE 8.

Second feu de tête de mât pour bâtiments à vapeur faisant route.

Un bâtiment à vapeur faisant route peut, outre les feux prescrits à l'article 7, porter un feu blanc additionnel de même construction et visible de la même distance que le feu mentionné dans cet article sub A. Ces deux feux de tête de mât devront être placés dans le

plan longitudinal de manière que le feu arrière soit plus élevé que le feu avant d'au moins 4^m50 et que la distance horizontale entre ces deux feux soit plus grande que leur distance verticale.

ARTICLE 9.

Deuxième et troisième feux de tête de mât pour bâtiments remorquant et feu de remorque.

1. Tout bâtiment à vapeur doit, pendant la durée d'une opération de remorquage, porter, outre le feu prescrit à l'article 7, sub A, un second feu de tête de mât.

2. Ce feu doit être de même construction et de même visibilité que le feu de tête de mât décrit sub A à l'article 7 et placé à une distance verticale de 0^m50 au moins et de 1^m80 au plus au-dessus du dit feu de tête de mât.

3. Le remorqueur peut remplacer son feu de poupe par un feu blanc brillant, placé en arrière de sa cheminée ou de son mât de l'arrière, sur lequel gouverne le bâtiment remorqué; ce feu doit être de même construction et de même visibilité que le feu de poupe décrit sub D à l'article 7.

4. Lorsque plusieurs bâtiments à vapeur sont employés simultanément au remorquage d'un même bâtiment ou d'un même train de remorque, chacun de ces remorqueurs devra porter, outre les feux mentionnés dans les paragraphes 1 et 2 de cet article, un troisième feu blanc brillant de même construction et de même visibilité placé à 0^m50 au moins et à 1^m80 au plus au-dessous ou au-dessus de ces feux.

ARTICLE 10.

Navires de grandes dimensions.

1. Les règles suivantes sont applicables aux bâtiments pourvus d'un pilote et qui, à cause de leur longueur ou de leur tirant d'eau — longueur et tirant d'eau fixés et publiés par le service de pilotage eu égard à la situation des passes navigables — peuvent difficilement s'écarter de la route d'autres bâtiments.

Tout navire faisant route et qui remplit les conditions détaillées ci-dessus peut, sur l'indication du pilote, porter le signal suivant :

A) *De jour*, en tête du mât de misaine un cylindre d'au moins 0^m65 de diamètre et d'au moins 1 mètre de hauteur;

B) *De nuit*, un feu rouge visible sur tout l'horizon d'une distance d'au moins 2 milles; si le navire ne porte qu'un feu de tête de mât, ce feu rouge doit être montré à 4 mètres au moins au-dessus du dit feu et si le navire porte deux feux de tête de mât, à 4 mètres, au moins au-dessus du feu supérieur.

2. Ce signal doit être exhibé dès que le bâtiment faisant route pénètre dans les eaux auxquelles s'applique le présent règlement ou lorsqu'il poursuit sa route après avoir été au mouillage; le signal doit être amené lorsque le bâtiment quitte les dites eaux, s'y met au mouillage ou s'y échoue.

3. Lorsqu'un navire portant le signal décrit sub 1 est remorqué ou assisté par un remorqueur, le signal devra également être porté par le remorqueur, mais le feu rouge devra être montré à 1 mètre au moins au-dessus du feu de tête de mât supérieur.

ARTICLE 11.

Feux et signaux des bâtiments à voiles faisant route, des bâtiments remorqués, des bâtiments mus à l'aviron, à la perche, des bâtiments halés et dérivant.

1. Les bâtiments à voiles de 20 mètres de longueur et plus faisant route à la remorque ou sous voiles doivent porter les feux de côté prescrits à l'article 7 sub B et C aux bâtiments à vapeur et le feu de poupe décrit à l'article 7 sub D.

2. Tout bâtiment à voiles de moins de 20 mètres de longueur faisant route et tout bâtiment (sauf les embarcations à rames) remorqué, mû à l'aviron ou à la perche ou dérivant doit porter en tête de grand mât ou à l'avant à une hauteur de 6 mètres au moins et si le bâtiment n'a pas de mât ou que le mât est amené à une hauteur de 3 mètres au moins au-dessus du plat bord un feu blanc brillant visible tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1,800 mètres.

3. Les bâtiments à voiles de moins de 20 mètres de longueur faisant route sous voiles peuvent porter les feux de côté et de poupe au lieu du feu de tête de mât décrit à l'alinéa 2 du présent article. Les dispositions de l'alinéa 8 de l'article 7 sont, dans ce cas, d'application en ce qui concerne les feux de côté.

4. Lorsque des navires de mer à vapeur remorqués ou assistés se servent de leurs propres engins de propulsion, ou les tiennent prêts à s'en servir immédiatement, ils portent les feux prescrits à l'article 7 aux bâtiments à vapeur faisant route, tandis que la disposition de l'article 8 (second feu de tête de mât) reste d'application à bord de ces bâtiments à vapeur.

5. Lorsque des navires de mer à vapeur remorqués ne sont pas en état de se servir de leurs engins de propulsion propres, ils doivent porter, le jour, les ballons noirs décrits à l'article 19, sous le paragraphe 1, et la nuit, outre les feux B, C et D prescrits à l'article 7, les feux blanc et rouge décrits à l'article 19 sous le paragraphe 1.

ARTICLE 12.

Feux des bâtiments de pêche faisant route non attachés à un appareil de pêche débordant.

Les bâtiments de pêche faisant route qui ne sont pas attachés à un appareil de pêche débordant sont considérés comme les bâtiments ordinaires de leurs dimensions et sont conséquemment tenus de porter les feux prescrits pour ces bâtiments, étant entendu cependant que si, conformément à l'article 11, alinéa 3, ils portent les feux de côté, ils sont exonérés du port de feu de poupe, prescrit à l'article 7, sub D. Par contre, ils doivent tenir prêt un fanal donnant une lumière blanche, brillante, et exhiber ce fanal suffisamment à temps pour éviter une collision chaque fois qu'un autre bâtiment approche ou qu'ils viennent à proximité d'un autre bâtiment.

ARTICLE 13.

*Feux des bâtiments de pêche faisant route
attachés à un appareil de pêche débordant.*

Les bâtiments de pêche à voile faisant route, attachés à un appareil de pêche débordant, doivent porter en tête du grand mât un feu qui projette tout autour de l'horizon une lumière blanche, brillante et ininterrompue; cette lumière doit être visible d'une distance de 1,800 mètres au moins.

ARTICLE 14.

Feux des embarcations à rames.

Les embarcations, à rames, qui marchent à l'aviron, à la voile ou qui sont halées, doivent avoir prêt, sous la main, un fanal à feu blanc brillant qui sera exhibé assez à temps pour prévenir toute collision. Lorsqu'elles sont à la remorque, ces mêmes embarcations ne sont astreintes au port d'aucun fanal.

ARTICLE 15.

Feux des bâtiments à vapeur assurant le service d'un passage d'eau.

Les bâtiments à vapeur assurant le service d'un passage d'eau doivent, au lieu du feu de tête de mât, prescrit à l'article 7, sub A, porter, à 6 mètres au moins au-dessus de la surface de l'eau un feu vert brillant et verticalement en dessous, à une distance d'un mètre, un feu blanc brillant. Ces feux doivent être visibles tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1,800 mètres. En outre, ces bâtiments doivent porter les feux de côté et de poupe prescrits à l'article 7, sub B, C et D. On doit entendre dans le présent article sous la dénomination de bâtiments assurant le service d'un passage d'eau, exclusivement les bâtiments dont le parcours comporte une distance inférieure à 2,500 mètres.

ARTICLE 16.

Feux des radeaux.

Les radeaux, où qu'ils se trouvent, qu'ils soient immobilisés ou en marche, doivent porter à chacune de leurs extrémités, du côté de la voie navigable, deux feux blancs brillants, distants l'un de l'autre de 4 mètres au plus et de 2 mètres au moins et hissés à 4 mètres au moins au-dessus du radeau. Ces feux doivent être visibles tout autour de l'horizon d'une distance de 1,800 mètres au moins.

ARTICLE 17.

*Feux et signaux des bâtiments au mouillage
ou tenus sur un corps mort.*

1. Un bâtiment au mouillage ou tenu sur un corps mort doit porter à l'avant, à l'endroit le plus apparent, à une hauteur au-dessus du plat bord de 3 mètres au moins et de 6 mètres au plus, un feu blanc brillant projetant une lumière ininterrompue tout autour de l'horizon à une distance de 1,800 mètres au moins.

2. Un bâtiment de 45 mètres de longueur et plus, au mouillage ou tenu sur un corps mort doit porter deux feux semblables, l'un à l'avant à une hauteur au-dessus du plat bord de 6 mètres au moins et de 12 mètres au plus, l'autre à l'arrière et à 4^m50 au moins en-dessous du feu de l'avant.

3. Le jour, les bâtiments de mer de plus de 45 mètres doivent, lorsqu'ils sont au mouillage, porter à l'avant à la hauteur et à l'endroit indiqués dans le premier alinéa, un ballon noir de 0^m50 au moins et de 0^m80 au plus de diamètre. Tous les autres bâtiments au mouillage peuvent porter ce signal de jour.

4. Cet article n'est pas applicable aux bâtiments :

a) Dans les voies navigables où la navigation est interrompue par les glaces ou d'autres causes;

b) Ancrés ou tenus sur un corps mort en dehors du chenal tout à fait à l'intérieur d'une étendue d'eau située entre des épis ou jetées de parpaing;

c) Stationnant de nuit à un embarcadère, débarcadère ou point d'amarrage éclairé;

d) Stationnant de jour dans une étendue d'eau destinée au mouillage et renseignée comme telle par l'autorité compétente;

e) Dans les voies navigables ou stationnant à un point d'amarrage, embarcadère ou débarcadère, lorsque la navigation y est interdite par l'autorité compétente.

5. Les bâtiments du Service de la Douane qui se trouvent au mouillage à poste fixe porteront au lieu du feu blanc prescrit au premier paragraphe de cet article un feu rouge.

6. Par dérogation à ce qui est prescrit ci-dessus sous 4, C, les navires amarrés à quai à Anvers devront porter le feu de mouillage.

7. Les bâtiments stationnant le long des dits navires doivent également montrer leur feu de mouillage; lorsque deux bâtiments stationnent l'un à côté de l'autre au large de ces navires, le feu sera montré par celui qui se trouve à l'extérieur.

ARTICLE 18.

Indication des ancrs des dragueurs, des bâtiments affectés à l'exécution de travaux, etc., et des ancrs mouillées, par le travers par d'autres bâtiments.

1. Les dragueurs, les bâtiments destinés à l'exécution de travaux et les autres bâtiments de même catégorie doivent indiquer par une bouée bleue pourvue la nuit d'un feu blanc brillant visible tout autour de l'horizon d'une distance de 1,800 mètres au moins, chacune de leurs ancrs mouillées dans la passe ou à proximité de la passe, qui peuvent présenter un danger pour les bâtiments de passage.

2. Cette obligation existe pour tous les bâtiments à l'égard des ancrs mouillées par le travers dans la voie navigable ou à proximité de la voie navigable.

ARTICLE 19.

Feux et signaux pour les bâtiments qui sont échoués ou qui ne sont pas maîtres de leurs manœuvres, pour les épaves, pour les dragueurs et pour les bâtiments affectés à l'exécution de travaux.

1. Tout bâtiment échoué dans une passe ou à proximité d'une passe porte, *le jour*, le pavillon en berne ou deux ballons noirs de 0^m50 au moins et de 0^m80 au plus de diamètre sur une ligne verticale à 0^m50 au moins et à 1 mètre au plus de distance l'un au-dessus de l'autre. Le ballon inférieur devra se trouver à une hauteur de 3 mètres au moins au-dessus du plat bord. *Pendant la nuit*, tout bâtiment de cette espèce devra porter à la hauteur du feu prescrit au premier paragraphe de l'article 17 un feu blanc brillant visible tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1,800 mètres et à une distance verticale de 0^m50 au moins et de 1 mètre au plus au-dessus de ce feu, un feu rouge brillant remplissant les conditions prescrites pour le feu blanc.

2. Un bâtiment qui n'est pas maître ou qui n'est pas entièrement maître de sa manœuvre porte les mêmes feux et signaux que ceux qui sont prescrits au premier paragraphe du présent article et, en outre, tant qu'il fait route, les feux prescrits pour un bâtiment de sa catégorie.

3. Les épaves sont soumises aux prescriptions énoncées au premier paragraphe. Toutefois, lorsque les ballons ou feux ne peuvent être hissés sur l'épave même, ils sont exhibés d'un bâtiment placé au-dessus ou à côté de l'épave.

4. Lorsque le bâtiment en question est placé à côté de l'épave, les ballons ou feux prescrits ci-dessus doivent être hissés du côté où la voie navigable est libre; en outre, le bâtiment doit hisser du côté où la voie navigable n'est pas libre, la nuit, un feu rouge visible tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1,800 mètres, et le jour un ballon noir à la hauteur du plus haut feu ou du plus haut ballon prémentionné.

5. L'indication d'une épave peut également se faire au moyen d'une bouée lumineuse peinte en vert, qui montre un feu intermittent vert visible tout autour de l'horizon d'une distance de 1,800 mètres au moins.

6. Les prescriptions énoncées aux premier et quatrième paragraphes sont également applicables à bord des bateaux dragueurs ou destinés à des travaux et à bord de bâtiments similaires dans l'exercice de leurs opérations dans une passe ou à proximité d'une passe, mais le pavillon en berne ne peut être utilisé par ces bâtiments.

7. A bord de dragueurs, le ballon noir montré le jour du côté où la voie navigable n'est pas libre peut être remplacé par un pavillon rouge et blanc arboré du côté où doit s'effectuer le passage.

8. Les prescriptions du paragraphe 2 ne sont pas applicables à bord de navires remorqués ou assistés par un ou plusieurs bâtiments à vapeur. Pour les navires de mer remorqués ou assistés, il y a lieu de tenir compte des paragraphes 1, 4 et 5 de l'article 11.

ARTICLE 20.

Feux et signaux pour bâtiments échoués en dehors de la voie navigable, le long de la rive ou amarrés ou échoués dans un havre.

1. Les bâtiments qui sont échoués ou amarrés en dehors de la voie navigable proprement dite, à la rive ou dans un havre en communication directe avec la voie navigable et qui pourraient encourir des dommages ou un sinistre à la suite du ressac occasionné par le passage en vitesse de navires, doivent, à titre d'indication, montrer : *le jour*, un pavillon rouge; *la nuit*, deux feux rouges brillants hissés l'un au-dessus de l'autre, à une distance de 0^m50 au moins et de 1 mètre au plus, visibles tout autour de l'horizon d'une distance d'au moins 1,500 mètres.

2. D'autre part, les bâtiments de passage devront réduire leur allure d'autant qu'il le faudra pour prévenir la formation d'un ressac préjudiciable.

ARTICLE 21.

Signaux de jour pour les navires à vapeur sous voiles.

Tout bâtiment à vapeur, qui, en dehors de ses moyens de propulsion mécanique, utilise également sa voilure, doit, à l'endroit le plus visible, mais à 3 mètres au moins au-dessus du plat bord, porter un cône noir pointant vers le haut de 0^m50 au moins et de 0^m80 au plus de hauteur et de diamètre de base.

ARTICLE 22.

Feux à montrer à l'approche de bâtiments.

Tout bâtiment qui se trouve dans une voie navigable, qu'il fasse route ou non, est tenu à l'approche d'un autre bâtiment venant d'une direction de laquelle son ou ses feux ne peuvent que difficilement ou point être aperçus de montrer temporairement un feu blanc brillant à un endroit tel que le bâtiment qui s'approche puisse l'apercevoir à temps.

CHAPITRE III.

Prescriptions par temps de brume, etc.

ARTICLE 23.

Signaux phoniques de brume, etc.

1. Tous les signaux prescrits dans le présent article pour les bâtiments qui font route doivent être donnés de manière efficace par :

- a) Les bâtiments à vapeur au moyen du sifflet ou de la sirène;
- b) Les bâtiments à voiles et les bâtiments remorqués, hâlés, mus à la perche ou dérivant devant le courant, au moyen du cornet de brume ou d'un autre instrument semblable.

2. Par temps de brume, de brouillard, pendant les forts grains de pluie ou de neige ou lorsque la vue est gênée par d'autres cir-

constances atmosphériques, les règles ci-après seront observées, tant le jour que la nuit :

a) Tout bâtiment à vapeur ayant de l'erre doit faire entendre à des intervalles ne dépassant pas deux minutes un son prolongé;

b) Tout bâtiment à vapeur en route stoppé et n'ayant pas d'erre doit faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, deux sons prolongés, séparés par un intervalle d'une seconde environ;

c) Tout bâtiment à voile faisant route et un bâtiment (sauf les canots à l'aviron) qui est hâlé ou mû à la perche ou qui dérive devant le courant doit donner un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas une minute;

d) Tout bâtiment au mouillage ou échoué dans un chenal, un dragueur occupé à des travaux de dragage ou s'y apprêtant, ainsi qu'un bâtiment indiquant la position d'une épave, doit, à des intervalles n'excédant pas une minute, sonner rapidement la cloche pendant la durée approximative de cinq secondes;

e) Tout bâtiment remorquant un ou plusieurs bâtiments, tout bâtiment employé à poser ou à lever un câble pour la transmission d'un courant électrique, tout bâtiment faisant route qui ne peut ou ne peut entièrement manœuvrer, doit, au lieu des signaux prescrits *sub A* et *C* du présent paragraphe, faire entendre, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, un son prolongé suivi de deux sons brefs séparés chacun par un intervalle d'environ une seconde. Le dernier des bâtiments remorqués peut faire ce signal, mais il n'en fera pas d'autre;

f) Tout bâtiment de pêche qui se déplace avec ses lignes ou ses filets dehors doit, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, faire entendre un son bref et faire suivre chaque son par un battement de la cloche.

ARTICLE 24.

Vitesse modérée en temps de brume, etc.

1. Tout bâtiment, par temps de brume, de brouillard, pendant les forts grains de pluie ou de neige ou lorsque la vue est gênée par d'autres circonstances atmosphériques, doit marcher à une vitesse modérée.

2. Un bâtiment à vapeur qui entend ou croit entendre dans une direction qui lui paraît être sur l'avant de son travers le signal de brume d'un bâtiment dont la position est incertaine doit, autant que les circonstances le permettent, stopper sa machine et manœuvrer ensuite avec précaution jusqu'à ce que tout danger de collision puisse être considéré comme écarté.

CHAPITRE IV.

Signaux entre bâtiments remorqueurs et remorqués.

ARTICLE 25.

1. L'échange de signaux entre bâtiments qui remorquent et bâtiments qui sont remorqués peut se pratiquer *le jour*, au moyen d'un pavillon rouge avec un carré blanc au milieu et, *la nuit*, à bord du

remorqueur au moyen du feu de poupe ou du feu blanc placé à l'arrière de la cheminée ou du mât de l'arrière dont question à l'article 9, paragraphe 3, et sur le bâtiment remorqué au moyen du feu blanc mentionné au deuxième paragraphe de l'article 11.

2. Le pavillon en tête de mât ou le feu blanc hissé à bloc indique à bord du remorqueur que la machine va marcher ou marche à pleine vapeur et à bord du bâtiment remorqué, il marque demande ou approbation de la marche à pleine vapeur.

3. Le pavillon ou le feu à mi-mât à bord du remorqueur indique que la machine va marcher ou marche à demi-vapeur et à bord du bâtiment remorqué, il marque demande ou approbation de la marche à demi-vapeur.

4. Le pavillon ou le feu entièrement amené indique à bord du remorqueur que la machine va stopper immédiatement et sur le bâtiment remorqué il marque demande ou approbation de l'arrêt immédiat.

5. Lorsque le fanal est entièrement amené, le feu doit demeurer visible au-dessus du plat bord.

CHAPITRE V.

Règle de route, de barre et de mouillage.

ARTICLE 26.

Accostage et débordage d'embarcations le long du bord.

1. Tout bâtiment à vapeur doit, à l'approche d'une embarcation qui se prépare à accoster, arrêter à temps sa machine pour éviter de créer un danger pour l'embarcation et lorsque l'embarcation déborde, la machine ne pourra être remise en mouvement que lorsque tout danger pour l'embarcation aura été écarté.

2. Les embarcations ne peuvent accoster un bâtiment à vapeur qu'après l'arrêt des engins de propulsion.

ARTICLE 27.

Réduction de vitesse, etc., en cas de risque de collision.

Tout bâtiment à vapeur qui s'approche d'un autre bâtiment doit, lorsqu'il y a risque de collision, diminuer de vitesse, stopper ou battre de l'arrière suivant le besoin.

ARTICLE 28.

Règle de barre entre bâtiments qui se rapprochent en suivant des directions opposées.

Les bâtiments à vapeur, les bâtiments à voiles et tous les bâtiments remorqués ou mus à l'aviron doivent, lorsqu'ils se rencontrent en faisant des routes opposées ou à peu près opposées de manière à ce qu'il y ait risque de collision, chacun d'eux venir sur tribord et passer à bâbord l'un de l'autre.

ARTICLE 29.

Règle de barre entre bâtiments à voiles qui se rapprochent en suivant des directions qui se croisent.

Lorsque deux bâtiments à voiles se rapprochent l'un de l'autre en faisant des routes qui se croisent de manière à faire craindre une collision, ils doivent se conformer aux prescriptions suivantes :

a) Tout bâtiment qui court large doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près;

b) Tout bâtiment qui est au plus près bâbord amure doit s'écarter de la route d'un bâtiment qui est au plus près tribord amure;

c) Lorsque les deux bâtiments courent large, mais avec les amures de bords différents, le bâtiment qui reçoit le vent par bâbord s'écarter de la route de celui qui le reçoit par tribord;

d) Lorsque les deux bâtiments courent large reçoivent tous les deux le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;

e) Tout bâtiment, vent arrière, doit s'écarter de la route de tout autre voilier.

ARTICLE 30.

Règle de barre entre bâtiments à vapeur qui se croisent.

Lorsque deux bâtiments à vapeur se rapprochent l'un de l'autre en suivant des routes qui se croisent de manière à faire naître un risque de collision, le bâtiment qui voit l'autre par tribord doit s'écarter de la route de celui-ci.

ARTICLE 31.

Règle de barre entre un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles qui se croisent.

1. Lorsqu'un bâtiment à vapeur et un bâtiment à voiles se rapprochent l'un de l'autre en suivant des routes qui se croisent de manière à faire naître un risque de collision, le bâtiment à vapeur doit s'écarter de la route du bâtiment à voiles.

2. Les bâtiments qui louvoyent ne peuvent courir entre un bâtiment à vapeur faisant route et la rive que tient ce dernier. Ils doivent virer de bord, avant de croiser la route du bâtiment qui se rapproche.

ARTICLE 32.

Tenir la droite ou le milieu de la voie navigable.

Tout bâtiment à vapeur faisant route doit, si son tirant d'eau et ses dimensions le permettent, et tout bâtiment à voiles faisant route doit, lorsque le vent s'y prête, serrer le côté de la voie navigable qui est à son tribord. Ce dernier ne peut toutefois faire usage du milieu de la voie navigable que lorsqu'il n'entrave pas la route d'autres bâtiments qui, par suite de leurs dimensions ou leur tirant d'eau, sont obligés de s'y maintenir.

ARTICLE 33.

*Règles exceptionnelles en faveur de bâtiments de dimensions
ou d'un tirant d'eau extraordinaires.*

1. Tout bâtiment faisant route qui ne porte pas le signal décrit *sub* 1 à l'article 10 du présent règlement doit s'écarter de la route du bâtiment qui montre le dit signal.

2. Lorsque deux bâtiments qui portent tous deux ce signal se rapprochent l'un de l'autre, ils doivent tous deux observer les prescriptions relatives à la route telles qu'elles sont fixées dans le présent règlement.

ARTICLE 34.

Rencontre.

1. Lorsque les bâtiments à vapeur serrent le côté de la voie navigable qui est à leur tribord, tous les autres bâtiments doivent éviter de s'introduire entre les bâtiments à vapeur et la dite rive.

2. Cette obligation n'est toutefois pas imposée aux bâtiments à vapeur qui rattrapent et dépassent les bâtiments à vapeur désignés sous le 1 et aux bâtiments à voiles courant tribord amure qui rattrapent et dépassent les bâtiments à vapeur précités.

3. Lorsque les bâtiments à vapeur traversent la passe soit dans toute sa largeur, soit en partie, ils ne peuvent couper la route d'autres bâtiments sur l'avant si, en ce faisant, ils obligent ces derniers à s'écarter de leur route pour prévenir un abordage.

4. Les bâtiments à vapeur qui traversent soit dans toute sa largeur, soit en partie, la voie navigable, doivent se conformer l'un et l'autre aux règles prescrites à l'article 30.

5. Les bâtiments courant sous voiles avec le vent large doivent lorsqu'ils traversent une passe, soit dans toute sa largeur, soit en partie, s'écarter de la route des bâtiments à vapeur qui se dirigent dans le sens de la voie navigable.

6. Les bâtiments qui sortent d'une voie navigable secondaire au croisement de celle-ci avec la voie principale doivent s'écarter de la route des bâtiments qui suivent la voie principale.

ARTICLE 35.

Eviter en venant sur bâbord et signaux à donner dans ce cas.

Lorsque les circonstances obligent un bâtiment à vapeur à venir sur bâbord, il peut être dérogé aux prescriptions des articles 28 et 32 et le bâtiment signifie alors son intention en temps utile par deux sons brefs, qui sont au besoin répétés. En outre, il doit modérer notablement sa marche.

ARTICLE 36.

Trématage.

1. Hormis ce qui est prescrit dans les articles suivants, un bâtiment qui en dépasse un autre doit s'il y a risque de collision s'écarter de la route de ce dernier.

2. Tout bâtiment qui se rapproche d'un autre bâtiment en venant d'une direction de plus de 2 quarts sur l'arrière du travers de ce dernier, c'est-à-dire qui se trouve dans une position telle, par rapport au navire qui est rattrapé, qu'il ne pourrait, pendant la nuit, apercevoir aucun des feux de côté de celui-ci, doit être considéré comme un navire qui en rattrape un autre. Aucun changement ultérieur dans le relèvement entre les deux bâtiments ne pourra faire considérer le navire qui rattrape l'autre comme croisant la route de ce dernier au sens propre de ces règles, de sorte que l'obligation pour le premier de s'écarter de la route du bâtiment rattrapé subsistera jusqu'à ce qu'il l'ait tout à fait dépassé et paré. Pendant le jour, un bâtiment qui en rattrape un autre et qui ne peut reconnaître avec certitude s'il est sur l'avant ou sur l'arrière de cette direction par rapport à ce dernier doit, s'il y a doute, se considérer comme un navire qui en rattrape un autre et s'écarter de la route de celui-ci.

ARTICLE 37.

Prescriptions relatives aux règles de trématage.

1. Un bâtiment à vapeur qui rattrape un autre bâtiment à vapeur ou à voiles doit tenir ce bâtiment à bâbord lorsqu'il le devance.
2. Lorsqu'un bâtiment à voiles rattrape un autre bâtiment, il doit le passer au vent.
3. Le bâtiment rattrapé par un autre est tenu de lui laisser l'espace voulu, de modérer sa marche et, s'il est sous voiles, de réduire au besoin sa voilure.

ARTICLE 38.

Signaux phoniques pour bâtiments qui trématent ou qui sont dépassés.

1. Tout bâtiment qui en rattrape un autre et veut en tenant compte des prescriptions de l'article 37 le dépasser, doit, s'il y a risque d'abordage, donner connaissance de son intention à une distance d'au moins 200 mètres par un son continu ou par cinq coups piqués à la cloche. Au besoin, ce signal est répété.
2. Lorsque les circonstances obligent un bâtiment qui en dépasse un autre et veut trémater, de déroger aux prescriptions de l'article 37 de telle manière que le trématage n'ait pas lieu dans le sens prescrit dans cet article, le bâtiment qui veut trémater ne doit pas donner le signal décrit dans le premier paragraphe, mais faire connaître son intention de dépasser à contre-bord par deux sons continus ou par dix coups piqués à la cloche.
3. Lorsqu'un bâtiment à vapeur rattrapé est en mesure de livrer passage à celui qui veut le dépasser, il doit donner deux sons brefs s'il vient à cet effet sur bâbord et un son bref si, à la suite de circonstances spéciales, il est obligé de venir sur tribord.
4. Lorsque le bâtiment qui est rattrapé désire donner à entendre que, suivant l'opinion du capitaine ou patron, il n'est pas possible de trémater, il doit faire entendre sept sons brefs ou sept coups piqués à la cloche.

ARTICLE 39.

*Signaux phoniques pour les bâtiments en vue
qui s'écartent de leur route.*

1. Un bâtiment à vapeur qui fait route doit, lorsqu'il s'agit de manœuvres en vue de prévenir un abordage, indiquer sa manœuvre à un autre bâtiment qui est en vue par les signaux suivants :

Un son bref pour dire : « Je viens sur tribord » ;

Deux sons brefs pour dire : « Je viens sur bâbord » ;

Trois sons brefs pour dire : « Je bats en arrière à toute vitesse ».

2. Un bâtiment à vapeur qui fait route mais qui n'est pas maître de sa manœuvre doit, en dehors des signaux qu'il doit montrer en application de l'article 19, l'indiquer à un bâtiment en vue par quatre sons brefs pour dire : « Vous devez vous écarter de ma route, je ne suis pas maître de ma manœuvre ».

3. Un bâtiment qui dérive en arrière avec le courant à l'aide d'une ancre dérapante ou d'un toueur doit se faire connaître au moyen des quatre sons brefs décrits au paragraphe 2, à savoir (A. R. du 4 mars 1929) :

a) Au moyen de la sirène ou du sifflet à vapeur si le bâtiment est un vapeur sous pression, qu'il soit ou non assisté d'un toueur ;

b) Au moyen du cornet de brume si le bâtiment est un voilier ou un vapeur qui n'est pas sous pression, non assisté d'un toueur ;

c) Au moyen de la sirène ou du sifflet à vapeur du toueur si le bâtiment assisté est un voilier ou un vapeur qui n'est pas sous pression.

4. Un bâtiment à vapeur qui est échoué doit, lorsque ses engins de propulsion sont en marche, faire entendre le signal décrit à l'alinéa 2 du présent article, suivi d'un son continu.

5. Les bâtiments à voiles peuvent dans les cas décrits pour les vapeurs au paragraphe 1^{er}, signifier leur intention de venir sur tribord ou bâbord de la même manière que celle qui est prescrite aux bâtiments à vapeur.

ARTICLE 40.

*Rencontre près d'un chenal, d'un pont, etc., virer et signaux phoniques
à faire entendre dans ce cas.*

1. Lorsque dans une voie navigable à courant des bâtiments se rencontrent près d'un chenal, d'un pont, d'un poste de stationnement ou d'une courbe où le passage est si étroit qu'il y aurait danger pour eux à s'y engager simultanément, le bâtiment remontant le courant doit arrêter sa marche par rapport au fond jusqu'à ce que le bâtiment naviguant avec le courant ait passé le chenal, le pont ou la courbe ou dépassé le poste de stationnement.

2. Lorsque dans une voie navigable sans courant un bâtiment en rencontre un autre près d'une courbe, de manière à créer un danger s'ils se croisent dans cette courbe, le bâtiment qui a la grande courbe à son tribord doit poursuivre sa route et l'autre ou les autres bâtiments doivent attendre jusqu'à ce que la courbe soit libre.

3. Lorsqu'un bâtiment faisant route avec le courant veut virer, il doit donner connaissance de son intention aux bâtiments à proximité par un son continu, suivi d'un ou de deux sons brefs suivant qu'il désire éviter sur tribord ou bâbord. Dans ce cas, tout bâtiment proche remontant le courant doit arrêter sa marche par rapport au fond et tout bâtiment proche naviguant avec le courant doit diminuer sa vitesse, jusqu'à ce que le bâtiment qui vire ne présente plus d'obstacle au passage.

4. Lorsqu'un bâtiment veut virer dans une voie navigable sans courant, il doit en donner connaissance aux bâtiments qui se trouvent à proximité en faisant entendre le signal décrit au troisième paragraphe du présent article, et les bâtiments en question doivent, au besoin, lui faire place.

ARTICLE 41.

S'écarter de la route d'un bâtiment dérivant avec le courant.

1. Tout bâtiment faisant route doit s'écarter d'un bâtiment qui dérive avec le courant.

2. A défaut d'espace suffisant, le bâtiment dérivant est tenu de prendre des mesures propres à faire place, aussitôt que possible à d'autres bâtiments.

ARTICLE 42.

Puissance suffisante à assurer aux remorqueurs.

Le remorqueur qui effectue le remorquage d'un ou plusieurs bâtiments doit être d'une puissance suffisante pour assurer en tout temps la manœuvre de tout le train de remorque.

ARTICLE 43.

Dériver en travers du courant et remorquer.

Il est interdit :

- a) De laisser dériver un bâtiment en travers du courant;
- b) De naviguer avec deux bâtiments accouplés étroitement bord à bord ou avec des bâtiments en double ligne de file, à moins que la distance entre les bâtiments ou les lignes de file ne dépasse pas la largeur du remorqueur et sous réserve de dispositions spéciales d'autres règlements en vigueur;
- c) D'accoupler plus de deux bâtiments d'un train de remorque; cette interdiction n'est pas applicable au cas de canots à l'aviron ou d'épaves;
- d) De faire route avec des trains de remorque consistant en bateaux d'intérieur et dont la longueur dépasse 200 mètres, mesurés du tableau du remorqueur à l'arrière du gouvernail du dernier bâtiment remorqué;
- e) De faire route avec des radeaux autrement qu'avec l'assistance d'un ou plusieurs remorqueurs.

ARTICLE 44.

Manœuvrer ou tenir sa route.

1. Quand, d'après les règles tracées ci-dessus, l'un des bâtiments doit changer sa route, l'autre bâtiment doit conserver la sienne.

2. Il peut se faire, par suite de brume, de temps couvert, de violents grains de pluie ou de neige, la visibilité étant réduite, ou pour d'autres causes, que le bâtiment qui doit conserver sa route vienne à se trouver tellement rapproché du bâtiment qui doit manœuvrer qu'une collision ne puisse être évitée par la seule manœuvre de ce dernier; le premier bâtiment, dans ce cas, doit également prendre toutes mesures propres à prévenir l'abordage.

ARTICLE 45.

Faire route en passant des bateaux dragueurs et d'autres similaires.

Lorsque, dans une voie navigable droite dont le chenal balisé présente une largeur de 300 mètres au moins, ou dans une voie navigable courbe dont le chenal balisé présente une largeur de 400 mètres au moins, s'effectuent des opérations de dragage, les bâtiments des dimensions et tirant d'eau décrits au premier paragraphe de l'article 10 doivent faire connaître leur intention de passer par trois sons brefs suivis d'un son prolongé au sifflet à vapeur, le bateau dragueur ou élévateur de sable doit à la suite de ce signal se porter sans délai en dehors du chenal balisé ou du moins d'un côté ou de l'autre du chenal à courte distance de la ligne des bouées. Les bâtiments précités ne peuvent passer le bateau dragueur ou élévateur de sable ni s'approcher de lui à une distance inférieure à 200 mètres, avant que ce dernier ait signifié, au moyen d'un pavillon blanc et bleu, que la voie navigable est libre. Ce pavillon blanc et bleu est formé de deux lés verticalement disposés, le lé blanc étant fixé à la hampe.

Les navires de mer de plus de 20 tonnes (de 2.83 m³) et les trains de remorque ne peuvent se passer dans les eaux navigables décrites au premier paragraphe du présent article sur l'étendue d'une zone délimitée par une distance de 200 mètres au moins mesurée vers l'amont et vers l'aval du bateau dragueur ou élévateur de sable. A cette fin, le navire de mer ou le train de remorque qui navigue contre le courant doit arrêter sa marche par rapport au fond jusqu'à ce que le navire de mer ou le train de remorque naviguant avec le courant ait traversé la zone de 400 mètres précitée.

Les limites de la zone de 200 mètres en amont à 200 mètres en aval du bateau dragueur ou élévateur de sable doivent être indiquées par les soins de celui-ci au moyen de bouées vertes.

ARTICLE 46.

Venir au mouillage avec un bâtiment.

1. Lorsque le règlement ne prescrit pas un poste de mouillage, les bâtiments doivent, si possible, choisir celui-ci le long d'un des côtés de la voie navigable.

2. Il est interdit de mouiller devant ou à proximité d'entrées de port, postes de stationnement ou autres endroits similaires de telle manière qu'il en résulte des inconvénients pour d'autres bâtiments.

3. Il est interdit de mouiller dans les courbes ou dans les alignements de feux.

4. Il est interdit aux bâtiments de tirant d'eau réduit, aux bateaux d'intérieur, aux trains de remorque et aux radeaux de mouiller dans la voie navigable.

ARTICLE 47.

Applicabilité du règlement dans des circonstances spéciales.

En suivant et en interprétant les prescriptions contenues dans le présent chapitre, on doit tenir compte de tous les dangers de navigation et de collision, ainsi que des circonstances particulières qui peuvent forcer de s'écarter de ces règles pour éviter un danger immédiat.

ARTICLE 48.

Signal pour appeler l'attention.

1. Lorsque, à cause des sinuosités de la voie navigable, il arrive que les bâtiments faisant route ne s'aperçoivent pas à temps, ou qu'à cause de facteurs indépendants des circonstances atmosphériques la visibilité est réduite au point qu'ils pourraient ne pas s'apercevoir à temps, ces bâtiments doivent, pour appeler l'attention, faire entendre un signal consistant en un son continu, signal qui doit au besoin être répété.

2. Les bâtiments qui, démarrant de leur poste de stationnement ou sortant des écluses, veulent se porter vers la voie navigable, doivent également faire entendre ce signal d'attention avant d'y pénétrer.

3. De même, les bâtiments faisant route dans la voie navigable et qui, dans certaines circonstances, doivent s'approcher des entrées d'écluses devant lesquelles ils se proposent de passer au point qu'il pourrait en résulter un risque d'abordage, sont tenus de donner l'éveil en faisant entendre le signal pour appeler l'attention, lorsqu'ils sont encore éloignés de ces entrées d'une distance de 400 mètres au moins. Ce signal doit, au besoin, être répété.

4. Ce signal destiné à appeler l'attention doit être également utilisé lorsqu'en toutes autres circonstances particulières il est nécessaire de donner l'éveil en vue de prévenir des accidents.

ARTICLE 49.

Interdiction d'utiliser d'autres signaux.

Il est interdit de faire entendre d'autres signaux phoniques que les signaux réglementaires prescrits par l'autorité.

CHAPITRE VI.

Dispositions spéciales.

ARTICLE 50.

Trématage des traînes.

Les traînes faisant route dans une même direction ne peuvent trémater dans les coudes ou dans les passes étroites.

ARTICLE 51.

Mesures relatives à l'allure, etc.

Les bâtiments à vapeur doivent modérer leur marche et, au besoin stopper, s'il n'en résulte pas pour eux de danger immédiat, lorsqu'ils se trouvent à proximité :

- a) De quais, de bâtiments ou embarcations auxquels le ressac pourrait occasionner un danger;
- b) De bateaux-dragueurs;
- c) D'allèges occupées au relèvement d'une épave ou à d'autres travaux;
- d) De bâtiments chargés de poudre ou de toute autre matière explosive;
- e) De travaux en cours d'exécution soit dans le lit du fleuve, soit à la rive.

ARTICLE 52.

Feux et signaux des bâtiments à vapeur du service de la police du royaume, chargés de l'arraisonnement pour la réglementation du trafic.

Les bâtiments à vapeur du Pilotage du Royaume chargés de l'arraisonnement des navires à l'entrée porteront les signaux suivants :

- a) *Le jour*, en tête de mât, un pavillon rouge d'un mètre de battant et de 0^m80 de guindant portant en blanc la lettre P;
- b) *La nuit*. Par dérogation aux prescriptions relatives aux feux décrits à l'article 7 du présent règlement : au mât ou en avant du mât, à une hauteur de 3 mètres au moins, un feu blanc brillant montrant une lumière ininterrompue tout autour de l'horizon et à une distance verticale de 0^m50 en dessous de ce feu, un feu rouge brillant montrant une lumière ininterrompue tout autour de l'horizon.

A tribord et à bâbord, les feux de côté vert et rouge prescrits à l'article 7 précité sub B et C.

ARTICLE 53.

Transport de matières explosibles, inflammables et d'autres matières dangereuses.

Le transport de poudre et d'autres matières dangereuses est soumis à des dispositions spéciales.

ARTICLE 54.

Réserve des règlements des ports, etc.

Les prescriptions de ce règlement sont, sans préjudice de l'observation par le capitaine de dispositions spéciales édictées par l'autorité compétente relativement à la navigation dans une rade ou dans une étendue d'eau quelconque.

CHAPITRE VII.

Dispositions finales.

Obligation d'avoir à bord le présent règlement.

A bord de tout bâtiment auquel le présent règlement est applicable en vertu de l'article 1^{er}, il doit se trouver un exemplaire du dit règlement.

ARTICLE 56.

Contraventions.

Les contraventions aux prescriptions du présent règlement seront réprimées conformément à la loi du 6 mars 1818 (*Journal officiel* n° 12).

Art. 1^{er}. Les infractions aux dispositions arrêtées par les mesures générales ou règlements d'administration intérieure de l'Etat, mentionnées dans l'article 73 de la loi fondamentale, à l'égard desquelles les lois n'ont point déterminé ou ne détermineront pas dans la suite des peines particulières, seront punies par les tribunaux d'après la nature de l'objet, la gravité de l'infraction et les circonstances qui l'auront accompagnée, d'une amende qui ne pourra excéder cent florins, ni être moindre de dix florins, ou d'un emprisonnement d'un jour au moins, et de 14 jours au plus, ou, enfin, d'une amende et d'un emprisonnement réunis, mais qui ne pourront, respectivement, excéder le maximum qui vient d'être indiqué.

Art. 2. Afin de donner la force et l'autorité nécessaires aux ordonnances relatives à des objets ordinaires de police et d'économie intérieures que les états provinciaux peuvent arrêter, dans l'intérêt des provinces, sous notre approbation, conformément à l'article 146 de la loi fondamentale, et d'après le mode qui y est prescrit, ainsi qu'aux ordonnances communales que les régences peuvent faire relativement aux intérêts des communes, d'après et selon l'article 155 de la loi fondamentale, il pourra être comminé contre les infractions à ces ordonnances des amendes, ou d'autres peines proportionnées à l'importance de l'infraction, pour autant que des peines n'auraient pas déjà été fixées contre ces infractions, ou ne le seraient pas dans la suite par les lois générales.

Art. 3. Les susdits règlements et ordonnances des états provinciaux ne pourront toutefois statuer des peines plus graves qu'une amende de 75 florins et un emprisonnement de sept jours au plus, lesquelles peines pourront être comminées séparément ou cumulativement.

Art. 4. Les régences communales ne pourront également, dans les règlements dont il s'agit, statuer des peines plus graves que celles qui suivent :

- 1^o Les régences des villes qui nomment un ou plusieurs membres aux états provinciaux pour l'ordre des villes et qui ont plus de 5,000 habitants, une amende de 50 florins et d'un emprisonnement de trois jours au plus, séparément ou cumulativement.
- 2^o Les régences des villes qui nomment un ou plusieurs membres aux états de province pour l'ordre des villes, mais comptent moins de 5,000 habitants, une amende de 25 florins et un jour d'emprisonnement au plus, soit séparément, soit cumulativement.
- 3^o Les régences des autres communes, une amende de 12 florins au plus, ou un jour d'emprisonnement sans cumulation.

Art. 5. Lorsque le maximum déterminé de l'amende et de l'emprisonnement paraîtrait dans quelques circonstances à une régence communale insuffisante pour donner aux mesures qu'elle adoptera la force nécessaire, elle présentera aux états de la province un projet d'ordonnance qui contiendra les peines qu'elle croira devoir être statuées.

Les états de la province nous soumettront ce projet avec leurs considérations et avis, afin de connaître notre intention à cet égard, après quoi nous statuerons telles peines qu'il appartiendra dans les limites de l'article 1^{er}.

Art. 6. La loi du 26 janvier 1815 et toutes autres dispositions contraires aux présentes, sont et demeurent annulées.

Mandons et ordonnons, etc.

(Loi du 6 mars 1818 concernant les peines à infliger pour les contraventions aux mesures générales d'administration intérieure, ainsi que les peines qui pourront être statuées par les règlements des autorités provinciales ou communales.)

Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique, est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 27 septembre 1926.

ALBERT.

Par le Roi :

Pour le Ministre des Chemins de fer,
Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones
et Aéronautique, absent,

Le Ministre de l'Industrie, du Travail
et de la Prévoyance sociale,

J. WAUTERS.

Arrêté royal du 10 octobre 1905 imposant un signal spécial aux navires qui, dans la rade d'Anvers, manœuvrent pour se rendre aux bassins ou à quai.

LEOPOLD II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Revu Notre arrêté du 31 décembre 1904, imposant un signal spécial aux navires qui, sur l'Escaut maritime, évoluent avec le courant pour se rendre aux bassins d'Anvers ou à quai;

Sur la proposition de Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Sur la section de l'Escaut comprise entre le « Boomke » et un point situé à un kilomètre en amont de l'extrémité Sud des quais d'Anvers, tout navire, steamer ou voilier, qui, pour se rendre aux bassins ou à quai, dérive en arrière, avec le courant, à l'aide d'une ancre dérapante ou d'un toueur, se fera reconnaître, à des intervalles ne dépassant pas deux minutes, par un signal formé de quatre sons brefs, le dernier suivi, au bout d'une seconde, d'un son prolongé.

Le signal ci-dessus sera donné :

Au moyen de la sirène ou du sifflet à vapeur par le steamer qui est sous vapeur, qu'il soit ou non assisté d'un toueur;

Au moyen de la corne de brume par le steamer qui n'est pas sous vapeur ou le voilier non assistés d'un toueur;

Au moyen de la sirène ou du sifflet à vapeur par le toueur assistant un voilier ou un steamer qui n'est pas sous vapeur.

Art. 2. Le présent arrêté entrera en vigueur le 1^{er} novembre 1905, date à partir de laquelle Notre arrêté susvisé du 31 décembre 1904 sera abrogé.

Notre Ministre des Chemins de fer, Postes et Télégraphes est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Laeken, le 10 octobre 1905.

LEOPOLD.

Par le Roi :

Le Ministre des Chemins de fer,
Postes et Télégraphes,
J. LIEBAERT.

Arrêté royal portant extension de la rade d'Anvers.

ALBERT, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

L'arrêté royal du 24 juillet 1892 portant règlement de police sur les rades d'Anvers et d'Austruweel est rapporté et remplacé par les dispositions suivantes, qui entreront en vigueur le 1^{er} octobre 1930) :

Rades d'Anvers

(à partir des poteaux d'alignement placés à 1 kilomètre en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers jusqu'à la balise lumineuse « de Belgische Sluis »).

Article 1^{er}. Les navires de mer qui mouillent sur rade se placent à une distance convenable les uns des autres et laissent autant que possible un champ suffisant de manœuvre aux bâtiments qui les suivent.

Art. 2. Les bâtiments prennent leur mouillage :

1° Vers l'aval à partir des poteaux d'alignement placés à 1 kilomètre en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers jusqu'aux poteaux du « Boomke »;

2° Sous la rive droite, vers l'amont, à partir du travers de la balise du « Meestooft ».

Les bateaux d'intérieur et les navires de mer de faible tirant d'eau qui arrivent au mouillage dans la zone du fleuve délimitée ci-dessus en premier lieu se rangent le plus près possible de la rive gauche. S'ils mouillent dans la zone du fleuve délimitée en second lieu, ils doivent se tenir le plus près possible de la rive droite et dans la partie sud de cette zone.

Le milieu de la voie navigable est réservé, dans les zones du fleuve délimitées ci-dessus, au mouillage de bâtiments d'un tonnage supérieur; ils ne peuvent y occuper que l'emplacement désigné par le pilotage.

Les bâtiments qui en déchargeant sur rade s'allègent totalement ou partiellement changent de place sur les ordres du pilotage lorsque leur mouillage doit être occupé par un bâtiment de tirant d'eau supérieur.

Art. 3. Il est interdit aux navires de mer et aux bateaux d'intérieur de mouiller dans la zone du fleuve limitée au sud par une ligne tirée parallèlement à 200 mètres en amont, à la ligne qui joint les embarcadères des deux rives du chemin de fer du Pays de Waes, et, au nord, par une ligne tirée parallèlement à 200 mètres en aval, à la ligne qui joint les embarcadères des deux rives du passage d'eau de l'Etat.

Du coucher au lever du soleil, les canots à l'aviron, à voile ou à moteur ne peuvent, dans la zone ci-dessus, traverser la rade dans le sens de sa largeur.

Art. 4. Les navires de mer ne peuvent stationner entre la limite nord de la zone du fleuve délimitée dans l'article 3, laquelle est réservée au passage d'eau de l'Etat, et l'entrée de l'Ancien Bassin, sans une autorisation du pilotage qui leur désignera l'emplacement à occuper.

Aucun bâtiment ne peut stationner entre le milieu de la voie navigable et la rive droite, sur l'étendue comprise entre les poteaux d'alignement placés à 1 kilomètre en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers et la tête de pilots de l'aval.

Art. 5. Le pilotage a le droit de faire changer de place tout bâtiment de gros ou faible tonnage qui néglige de se conformer aux dispositions du présent règlement.

Si le capitaine n'exécute pas l'ordre dès qu'il lui est possible, procès-verbal est dressé et le service du pilotage peut procéder d'office au déplacement aux frais et risques du contrevenant.

Le bâtiment peut être arrêté jusqu'à ce qu'il ait été fourni caution suffisante.

Art. 6. Il est interdit à tout navire de mer ou bateau d'intérieur d'éviter dans la zone du fleuve comprise entre les musoirs de l'écluse Royers et ceux du Vieux Bassin, pendant la sortie des bâtiments, annoncée par le signal en usage et aussi longtemps que le signal autorisant l'entrée aux bassins n'est pas hissé.

Il ne peut être dérogé à cette règle que dans des circonstances exceptionnelles. Elle ne s'applique pas aux navires de mer en destination des quais d'Anvers en aval du Vieux Bassin.

Il est interdit à tout navire de mer ou bateau d'intérieur d'éviter devant les musoirs de l'écluse du Kruisschans tant que les signaux sont hissés pour la sortie de bâtiments par cette écluse ou lorsque des bâtiments auxquels l'autorisation de rentrer a été donnée se dirigent vers les musoirs de l'écluse.

Art. 7. Les bâtiments de mer ou d'intérieur en destination des bassins font les manœuvres convenables pour prendre rang, sans gêner les autres navires.

Art. 8. Tout navire de mer mouillé sur les rades est obligé, s'il y reste plus d'une marée, de s'affourcher ou de conserver un pilote à bord.

Art. 9. Tout bâtiment stationnant sur les rades est tenu de conserver sur le pont le personnel suffisant pour surveiller l'évitage du bâtiment au changement de marée et exécuter les manœuvres nécessaires lorsque l'approche d'un autre bâtiment exige que l'on embarde ou file de la chaîne.

Art. 10. Les bâtiments de mer ou d'intérieur qui embarquent ou débarquent leur cargaison ou qui prennent du lest sont tenus de faire usage d'un prélatr attaché au pont ou sous les sabords de charge et descendant jusque dans l'allège ou le bateau lesteur, de façon qu'aucune matière ne puisse tomber dans le fleuve.

Art. 11. Tout bâtiment à l'ancre ou amarré aux quais doit brasser ses vergues de manière à ne pas gêner les bâtiments passant à proximité.

Les bâtiments à l'ancre ne peuvent avoir des amarres ou chaînes attachées à quai. Ceux qui sont amarrés à quai ne peuvent avoir une ancre mouillée au large.

Art. 12. Les bâtiments amarrés à quai en aval du Vieux Bassin ne peuvent avoir qu'une seule rangée d'allèges le long du bord. Les bâtiments séjournant à quai aux autres emplacements peuvent en avoir trois, avec cette réserve que l'emprise sur la rade ne peut dépasser 45 mètres mesurés du mur du quai au bâtiment extérieur.

Les bâtiments d'intérieur ainsi amarrés doivent, à l'avant et à l'arrière, laisser l'espace nécessaire à la manœuvre en toute sécurité des navires de mer qui démarrent du quai ou viennent s'y amarrer. Ces bâtiments d'intérieur gardent une ancre en veille du côté du quai; l'ancre du bord opposé doit être rentrée complètement.

Il est prescrit aux bâtiments amarrés à quai d'avoir, du côté du fleuve, leurs ancres rentrées.

Les pieux d'amarrage placés entre les écluses Royers et Kattendyk peuvent exclusivement être utilisés pour s'y amarrer temporairement par les bâtiments d'intérieur qui ne disposent pas d'organes de propulsion mécanique.

Les bâtiments qui s'amarront en cet endroit ne peuvent pas dépasser de plus de 5 mètres, dans la direction du nord, le pieu d'amarrage situé le plus au nord; la largeur occupée par l'ensemble des allèges amarrées ne peut pas dépasser 25 mètres.

Les bâtiments à vapeur et à moteur en destination de l'écluse du Kattendyk doivent, en attendant leur admission dans l'écluse, se mettre au mouillage sous la rive gauche.

En toute circonstance, l'autorité compétente se réserve le droit de faire évacuer totalement ou partiellement la zone qui s'étend entre les écluses Royers et du Kattendyk.

Art. 13. Il est interdit de tirer des salves ou saluts devant la ville d'Anvers après le coucher du soleil ou avant son lever.

Les bâtiments ne peuvent saluer que du côté de la ville et pour autant seulement qu'ils se trouvent au milieu de la rivière ou plus rapprochés de la rive gauche.

Art. 14. Les bâtiments sont tenus de mettre leur pavillon chaque fois que l'invitation leur en est faite par le service du pilotage.

Art. 15. Les règles non prévues par le présent règlement, notamment en ce qui concerne les feux, les signaux, les manœuvres, les radeaux ou trains de bois remorqués, sont celles édictées par le règlement de navigation pour l'Escaut entre les poteaux d'alignement placés à 1 kilomètre en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers et la frontière néerlandaise.

Art. 16. Les contraventions au présent règlement sont constatées par procès-verbaux dressés à la diligence du service du pilotage par un commissaire maritime et punies conformément à la loi du 6 mars 1818.

(Loi du 6 mars 1818, voir page 29.)

Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 10 septembre 1930.

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Transports,
MAURICE LIPPENS.

20 mai 1843. — Règlement pour l'exécution de l'article 9 du traité du 19 avril 1839, relativement à la pêche et au commerce de pêcherie.

Art. 5. Par suite de cette déclaration et moyennant paiement de la rétribution fixée par le règlement particulier du pays que cela concerne, il sera délivré au pêcheur, par l'agent et à l'endroit susmentionné, un permis pour la pêche de toutes sortes de poissons, qui sera valable pour une année entière, à compter du 1^{er} du mois qui suivra celui dans lequel il a fait ou est censé avoir fait sa déclaration.

En aucun cas, la rétribution pour les permis de pêche sur l'Escaut occidental ne pourra être plus élevée que celle pour les permis sur l'Escaut oriental. De même la rétribution pour les permis de pêche belges sur l'Escaut en aval d'Anvers ne pourra être plus élevée que celle pour les permis sur l'Escaut en amont.

Art. 6. (Déclaration du 27 février 1890.)

Le permis énoncera les nom, prénoms et domicile du pêcheur et les marques distinctives que son bateau portera, selon ce qui est prescrit par les articles 6, 7, 8 et 9 de la convention conclue à La Haye, le 6 mai 1882, entre la Belgique, les Pays-Bas, l'Allemagne, le Danemark, la France et la Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, pour régler la police de la pêche dans la mer du Nord, en dehors des eaux territoriales, modifiée, en ce qui concerne l'article 8, § 5, par la déclaration signée à La Haye, le 1^{er} février 1889.

Art. 6. Les bateaux de pêche portent la lettre ou les lettres initiales de leur port d'attache et le numéro d'enregistrement dans la série des numéros de ce port.

Art. 7. Le nom de chaque bateau de pêche, ainsi que celui du port auquel il appartient, sont peints à l'huile, en blanc sur un fond noir, sur l'arrière de ce bateau, en caractères qui devront avoir au moins huit centimètres de hauteur et douze millimètres de trait.

Art. 8. La lettre ou les lettres et les numéros sont placés sur chaque côté de l'avant du bateau, à huit ou dix centimètres au-dessous du plat bord d'une manière visible et apparente. Ils sont peints à l'huile en couleur blanche sur un fond noir.

Néanmoins, la distance ci-dessus indiquée n'est pas obligatoire pour les bateaux d'un faible tonnage, sur lesquels il n'y aurait pas de place suffisante au-dessous du plat bord.

Les dimensions de ces lettres et de ces numéros sont, pour les bateaux de quinze tonneaux et au-dessus, de quarante-cinq centimètres de hauteur sur six centimètres de trait.

Pour les bateaux au-dessous de quinze tonneaux, ces dimensions sont de vingt-cinq centimètres de hauteur sur quatre centimètres de trait.

Les mêmes lettres et numéros sont également peints à l'huile de chaque côté de la grande voile du bateau, immédiatement au-dessus de la dernière bande de ris et de manière à être très visibles; ils sont peints, sur les voiles blanches en noir, sur les voiles noires en blanc et sur les voiles de nuance intermédiaire en blanc ou en noir, selon que l'autorité supérieure compétente le jugera le plus efficace.

La lettre ou les lettres et numéros portés sur les voiles ont un tiers de plus de dimension dans tous les sens que ceux placés sur l'avant des bateaux.

Art. 9. Les bateaux de pêche ne peuvent avoir, soit sur les parois extérieures, soit sur les voiles, d'autres noms, lettres ou numéros que ceux qui feront l'objet des articles 6, 7 et 8 de la présente convention.

(Art. 6, 7, 8, et 9 de la Convention de La Haye du 6 mai 1882, modifiée par la déclaration du 1^{er} février 1889.)

Art. 7. Tout pêcheur sera tenu d'avoir à bord de son bâtiment ses permis de pêche, et d'en faire exhibition aux surveillants de pêche, à leur demande. Les surveillants, dans ces cas, seront tenus de se faire reconnaître en arborant un pavillon, dont les deux gouvernements se communiqueront réciproquement la description.

Nul pêcheur ne pourra se soustraire ni tenter de se soustraire à la visite des surveillants, lorsqu'ils se présenteront à lui à cet effet.

.....

Art. 10. Tout individu qui, pendant la durée d'une des concessions mentionnée à l'article 8, aura détruit ou endommagé les bancs artificiels de moules, ou les gords d'un autre pêcheur, ou qui aura pêché ou tenté de pêcher des moules sur les dits bancs, ou enlevé ou tenté d'enlever le poisson des filets des gords, sera puni d'après les lois du pays où ce délit aura été commis.

.....

Art. 14. Toute contravention au présent règlement sera poursuivie et punie conformément aux lois du pays où elle aura été commise.

Art. 15. Chaque fois que, dans l'un des deux pays, une contravention en matière de pêche aura été constatée à la charge d'un sujet de l'autre pays, et que l'administration de la pêche du pays où cette contravention aura été commise trouvera qu'il y a lieu de poursuivre, elle enverra, à l'administration de la pêche du pays auquel appartient le prévenu, une copie du procès-verbal et de la citation en justice. Elle donnera également connaissance à cette administration du jugement qui sera intervenu.

.....

Art. 17. Celui qui exercera la pêche, conformément au présent règlement, sera tenu, s'il en est requis, de justifier aux employés des douanes des Etats respectifs qui se présenteront à lui, de sa qualité de pêcheur, par l'exhibition du permis qui lui aura été délivré en vertu de l'article 5. A défaut de cette exhibition, il ne pourra en

aucune manière jouir des faveurs accordées par l'article suivant, à moins qu'il ne justifie, endéans la quinzaine, qu'il avait obtenu un permis antérieurement à la contravention; il ne sera passible, dans ce dernier cas, que des frais du procès-verbal de contravention.

Art. 18. Les bateaux, marqués de la manière prescrite et servant uniquement à l'exercice de la pêche, pourront passer librement, de nuit comme de jour, les bureaux des douanes établis par les gouvernements respectifs, sans y être assujettis à aucune déclaration.

Art. 19. Tout bateau servant à la pêche ne pourra avoir à bord d'autres objets que ceux destinés à la consommation journalière de l'équipage, ainsi que les agrès et ustensiles nécessaires à la pêche, et les produits de la pêche même.

Toute autre denrée ou marchandise sera saisie et confisquée, et le patron sera, en outre, puni d'une amende égale au décuple des droits et accises auxquels les objets saisis sont soumis, sauf l'application des peines prononcées par les lois des Etat respectifs, si une importation ou exportation frauduleuse avait été commise ou tentée sur les côtés ou rives du fleuve.

Art. 20. Les bateaux pêcheurs se trouvant sur le fleuve ou à son embouchure y seront assujettis à la visite et à la surveillance des employés du service actif des douanes, toutes les fois que ceux-ci se présenteront à eux à cet effet.

Les patrons ou conducteurs seront tenus de faciliter cette visite et d'arrêter ou de ralentir à cet effet, la course de leur bateau, à la réquisition des employés.

Celui qui se soustrairait ou tenterait de se soustraire à cette visite sera puni suivant la loi en vigueur dans le pays où cette contravention aura été commise.

Art. 21. Il est défendu aux patrons ou conducteurs des bateaux pêcheurs, hors le cas de force majeure dûment constaté, de prendre terre ou d'amarrer sur les côtes ou rives du fleuve, ailleurs qu'aux lieux ou ports désignés par les gouvernements respectifs, sous peine d'une amende de vingt francs.

Art. 22. Les patrons sont responsables des amendes encourues pour contraventions au présent règlement, et les embarcations pourront être retenues en garantie des dites amendes, à moins qu'il ne soit fourni caution valable avec élection de domicile, dans le pays où la contravention aura été commise.

.....

ROYAUME DE BELGIQUE

ADMINISTRATION

DE LA

MARINE



ESCAUT MARITIME

Règlements de Police et de Navigation

5 francs